TREŚĆ:

WYDAWNICTWA

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

Kronika:

Kronika zagraniczna:

GDYŃSKI RYNEK OWOCOWO-KOLONIALNY

Kronika

Kronika zagraniczna

Nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni
Redaktor naczelny: **Leon Godlewski** Redaktor odpowiedzialny: **Edmund Urbański**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 15 sierpnia 1938 r. | NR 15

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — Ref. Prasowy, ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Rozwój stosunków handlowo-żeglugowych między Polską a Szwecją w 1937 r.

Spośród krajów Skandynawii, z którymi Polska związana jest stosunkami handlowo-żeglugowymi, wysuwa się na czoło Szwecja. Zwłaszcza w roku 1937, polsko-szwedzka wymiana towarowa kształtowała się pomyślnie, osiągając poziom z okresu dobrej koniunktury gospodarczej, a nawet przekraczając go pod niektórymi względami.

Szwecja i Polska, mimo dość jednostronnych cech swej ekspansji, przez wspólną penetrację gospodarczą — zmierzają do wzajemnego uzupełnienia się. Zjawisko to występuje coraz wyraźniej w specyfikacji artykułów importu i eksportu, rozszerzającej stopniowo swe ramy.

W ogólnej analizie wymiany towarowej między obydwoma krajami w r. 1937 w porównaniu z r. 1936, zanotować można na podstawie szwedzkich danych statystycznych wzrost eksportu ze Szwecji do Polski z 20.8 m. koron do 36,5 milionów koron (76%), a importu Szwecji z Polski z 59,9 mil. kr. do 80,9 mil. kr. (37%). Wymiana towarów między obydwoma państwami zwiększyła się jednak nie tylko w absolutnych cyfrach, ale i procentualnie w stosunku do innych państw. Szwecja zajęła bowiem obecnie czwarte miejsce wśród odbiorców Polski, po Wielkiej Brytanii, Niemczech i Stanach Zjednoczonych.

Bilans handlowy wykazuje polepszenie na rzecz Polski z 38,3 mil. kr. w r. 1936 na 44 4 mil. kr. w roku 1937. Nadwyżka została jednak wyrównana przez wpływy z przewozów szwedzkiej marynarki handlowej, jak również przez dochody szwedzkiego kapitału przemysłowego w Polsce.

W zakresie eksportu Szwecji do Polski zanotowano wzrost wywozu zwierząt żywych i wytworów pochodzenia zwierzęcego, przede wszystkim świeżych śledzi (300%), celulozy, tektury i papieru (59%), odpadków włókienniczych (24%), wyrobów z kamienia, głównie kostki brukowej (246%), metali nieszlachetnych i wyrobów z nich (23%). Obniżenie eksportu zauważyć można natomiast w grupie maszyn i aparatów elektrycznych (4%), podczas gdy inne maszyny i aparaty wykazują pewien wzrost. W grupie środków transportowych również zauważyć można obniżenie, jednak trzeba tu przypomnieć, że w r. 1936 Szwecja sprzedała Polsce okręty. Eksport broni i amunicji, jak również wspomniana sprzedaż okrętów w r. 1936 należą do transakcyj nadzwyczajnych; jeżeli pominiemy je w badaniach statystycznych to zauważymy, że szwedzki eksport towarów wzrósł w r. 1937 dość znacznie, bo o 25%.

W szwedzkim imporcie z Polski zaznaczył się poważny wzrost przywozu węgla i to tak pod względem ilości, jak i wartości, a mianowicie o 18 mil. koron t. j. z 42,3 mil. kr. w roku 1936 do 60,3 mil. kr. w r. 1937, co wynosi mniej więcej 42%. W innych grupach towarowych wzrost importu zanotować należy w nieznacznie zwiększonym przywozie artykułów spożywczych, niektórych produktów chemicznych (przede wszystkim bieli cynkowej i soli potasowej), oraz w nieco większym wzroście importu metali nieszlachetnych i wyrobów z nich. Spadek importu zanotowano natomiast w stosunku do zwierząt żywych i wytworów pochodzenia zwierzęcego z powodu zaostrzenia przepisów importowych, a tak-

że wytworów pochodzenia roślinnego i wyrobów z drzewa.

Ogólny wynik handlu między Polską a Szwecją w r. 1937 uważać można za zadawalający.

Osobny odcinek stanowią stosunki komunikacyjno-żeglugowe, które między obydwu krajami nad Bałtykiem kształtowały się bardzo pomyślnie.

Jeśli chodzi o regularną komunikację żeglugową między obydwu krajami, utrzymywana jest ona przez tow. „Żegluga Polska" oraz tow. „Svenska Amerika Linien" przy pomocy statków pasażersko-towarowych. Obydwa wymienione towarzystwa współpracują ze sobą i posiadają porozumienie co do stawek frachtowych.

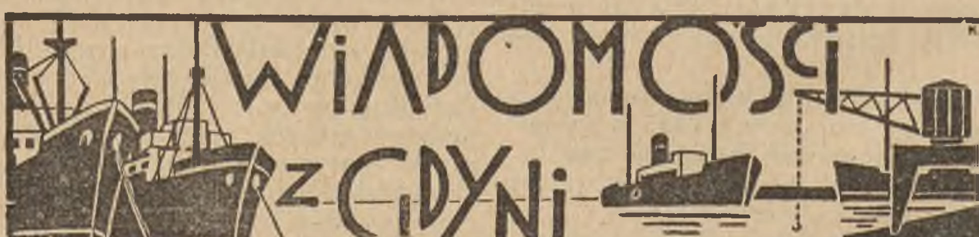
Komunikacja morska między portami polskimi a szwedzkimi jest dość ożywiona. Ruch towarowy wykazuje stały wzrost. I tak np. na linii wschodnio-szwedzkiej tow. „Żegluga Polska" przewieziono w r. 1936 ogółem 23.381 ton, w r. 1937 — 27.340 ton, natomiast na linii zachodnio-szwedzkiej w r. 1936 wykazał 12.204 ton, a r. 1937 — 15.785 ton przewozów.

Poza komunikacją regularną między portami polskiego obsz. celnego Gdynią i Gdańskiem a portami szwedzkimi, odbywa się również ożywiona żegluga trampowa. Partycypują w niej przede wszystkim statki węglowe tow. „Polskarob" jak również wielka liczba statków zagranicznych, głównie skandynawskich. W związku z rozwojem stosunków komunikacyjno-żeglugowych polsko-szwedzkich należy stwierdzić, że bandera szwedzka już od szeregu lat zajmuje w portach polskich czołowe miejsce. W r. 1937 bandera szwedzka zajęła w Gdyni pierwsze, a w Gdańsku drugie miejsce. Bandera polska w portach Szwecji zajęła w r. 1937 wśród bander zagranicznych 8 miejsce, wyprzedzając banderę amerykańską i szereg innych. Z uwagi na to, że statki charterowane i biorące udział w przewozach tow. „Żegluga Polska" chodziły dotąd przeważnie pod banderami obcymi, bandera polska nie zajęła lepszego miejsca w ruchu statków w portach Szwecji. Po częściowym zastąpieniu tonażu charterowanego statkami polskimi, co zapoczątkowane zostało zainstalowaniem m/s „Rozewie" na linii wschodnio-szwedzkiej, — oczekiwać można zajęcia przez banderę polską znacznie lepszej pozycji w ruchu statków w portach szwedzkich.

Reasumując, stwierdzić należy, że gospodarcze stosunki polsko-szwedzkie rozwijają się pomyślnie i z korzyścią dla obydwu stron. — Wprawdzie saldo bilansu handlowego Szwecji z Polską za r. 1937 kształtowało się ujemnie, wyrównane zostało wszakże wypłatami z tytułu procentów od kapitałów szwedzkich, pracujących w Polsce.

Na zakończenie warto jeszcze zwrócić uwagę na wspaniały rozwój żeglugi szwedzkiej oraz poważne dochody, jakie czerpie Szwecja z transportu towarów swą flotą handlową zarówno w przewozach własnych, jak i obcych. Według danych statystycznych, dochody te w r. 1937 określono na 357.36 milionów koron, co w stosunku do tychże w r. 1936 z cyfrą 294,57 milionów koron wykazują zwyżkę o 62,79 milionów koron, czyli 21,3%. Cyfry te świadcząc o poważnym partycypowaniu bandery szwedzkiej w żegludze międzynarodowej, winny być również dla nas zachętą dla dalszej rozbudowy floty handlowej na drodze do usamodzielnienia się w dziedzinie handlowo-morskiej.

Edm. Urbański.



POWRÓT Z URLOPU PREZESA IZBY.

Z dniem 12 bm. powrócił z urlopu wypoczynkowego i objął urzędowanie Prezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni p. Stanisław Tor.

KONFERENCJE GOSPODARCZE W IZBIE PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI.

Ostatnio odbyło się w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni szereg konferencyj, dotyczących aktualnych zagadnień gospodarczych miasta portowego oraz okręgu izbowego.

I tak dnia *1 sierpnia rb.* odbyła się pod przewodnictwem wiceprezesa Izby Dr. Władysława Smolenia konferencja w sprawie importu śledzi, prowadzona w ramach toczących się polsko-gdańskich rozmów kontyngentowych.

Dnia 3 bm. odbyła się pod przewodnictwem p. wicedyrektora posła T. Marchlewskiego konferencja z udziałem przedstawicieli młynów przemysłowo-handlowych, handlu zbożem i mąką w sprawie rozporządzenia wykonawczego do ustawy o środkach finansowych na popieranie gospodarczo uzasadnionego kształtowania się cen artykułów rolniczych.

W sprawie tej wysunięto szereg postulatów, mających na celu zmianę niektórych punktów projektowanego rozporządzenia.

Dnia 9 bm. odbyła się pod przewodnictwem wiceprezesa Izby Dr. Władysława Smolenia konferencja z udziałem przedstawicieli shipchandlerów w porcie, regularnych linij okrętowych oraz Konsula p. Kukowskiego, przewodn. Targowiskowej Komisji Nadzorczej w sprawie usprawnienia handlu shipchandlerskiego w zakresie dostaw mięsa na statki.

Ustalono szereg postulatów, które zostaną przedłożone p. Komisarzowi Rządu w Gdyni Mgr. Sokołowi.

Dnia 10 bm. odbyła się pod przewodnictwem wicedyrektora Izby p. posła Marchlewskiego konferencja z eksporterami gęsi w obecności przedstawicieli Pomorskiej Izby Rolniczej i dyr. Kotlińskiego z Pomorskiego Związku Eksporterów Drobiu, w sprawie eksportu gęsi do Niemiec. Na konferencji uzgodniono sprawę kalkulacji a w szczególności płacenia cen za gęsi przez eksporterów — rolnikom oraz kwestię podziału rejonu zakupu gęsi na Pomorzu.

POSIEDZENIE KOMISJI MORSKIEJ IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI.

Dnia 16 sierpnia rb. odbyło się pod przewodnictwem Radcy Juliana Rummla posiedzenie Komisji Morskiej Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Na wstępie poruszono celowość świeżo wydanej przez Izbę broszury p. t. „O dalszą rozbudowę portu gdyńskiego". Podkreślono, że jest rzeczą konieczną prowadzenie dalszej intensywnej propagandy sprawy inwestycyj portowych, gdyż zagadnienie dalszej rozbudowy portu staje się z każdym miesiącem bardziej naglącym. Odpowiednia statystyka, obrazująca nadmierną intensywność pracy portu w stosunku do jego urządzeń, była swego czasu prowadzona przez Radę Interesantów Portu — prace w tym kierunku należy dalej kontynuować i wyniki przedstawić zainteresowanym czynnikom.

Następnie przedyskutowano zasady polityki udzielania koncesyj na prowadzenie publicznych składów celnych. Komisja uznała, że takie koncesje winny być udzielane przedsiębiorstwom spedycyjnym, transportowym lub samodzielnym jednostkom prawnym, natomiast posiadanie koncesyj przez przedsiębiorstwa, trudniące się jednocześnie handlem towarami, będącymi przedmiotem składowania innych firm w ich magazynach, daje takiemu składownikowi możność wpływania na działalność handlową konkurencyjnych przedsiębiorstw przez uprzywilejowywanie własnego towaru pod względem magazynowania i ekspedycji. Stąd też należy w każdym razie wydzielić publiczne składy celne, będące w zarządzie firm importowych, w odrębne jednostki prawne, gdyż wtedy istnieje łatwość reakcji w wypadku stwierdzonego uchybienia zadaniom dobrego i sumiennego składownika.

Z kolei Komisja zajęła się sprawami krajowego budownictwa okrętowego, w szczególności zagadnieniem dostosowania polskiego przemysłu poddostawczego do zaopatrywania krajowych i zagranicznych stoczni. Prace w tym kierunku są prowadzone od dłuższego czasu przez Izbę Gdyńską oraz specjalną Podkomisję, wyłonioną przez zainteresowane Izby Przemysłowo-Handlowe.

Przemysł krajowy interesuje się żywo dostawami dla budownictwa okrętowego, jednakże będzie mógł w pełni dostosować się do jego potrzeb dopiero po faktycznym rozpoczęciu budowy statków w Polsce, oraz, gdy znany mu będzie szczegółowy program budowy jednostek, zakreślony na dłuższą metę.

W dalszym ciągu obrad Komisja rozpatrywała podania o udzielenie koncesyj na zawodowe załatwianie formalności celnych oraz wnioski na zaprzysiężenie nowych rzeczoznawców izbowych.

KONFERENCJA W SPRAWIE OBROTU TOWAROWEGO POLSKO - NIEMIECKIEGO.

Dnia 12 bm. odbyła się w Warszawie międzyizbowa konferencja Komisji dla obrotu towarowego polsko-niemieckiego, zwołana przez Komitet Traktatowy Rady Handlu Zagranicznego, na której omówiono sprawy związane z ustaleniem plafonu wywozowego do Niemiec na okres: wrzesień, październik i listopad 1938 roku oraz kwestię objęcia tym plafonem clearingu eksportu na terytorium dotychczasowej Austrii. Z ramienia Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni w konferencji tej wziął udział wicedyrektor Izby p. poseł Tadeusz Marchlewski, przedstawiając postulaty eksportu pomorskiego do Niemiec po przyłączeniu Austrii.

KONFERENCJA W SPRAWIE TRANSPORTU TOWAROWEGO SAMOCHODAMI.

Dnia 16 bm. odbyła się w lokalu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni konferencja z udziałem przedstawicieli Zrzeszenia Ekspedytorów Lądowych, Sekcja w Gdyni, w sprawie zagadnień, związanych z dalekobieżnym przewozem samochodowym towarów.

Na konferencji omówiono aktualne zagadnienia przewozu towarowego pojazdami mechanicznymi na terenie Pomorza, a w szczególności sprawę udzielania koncesyj akwizycji ładunków, niedozwolonego obciążania pojazdów mechanicznych oraz utrudnień formalno-granicznych przy przekraczaniu granicy polsko-gdańskiej. Przy tej sposobności poruszono również kwestię trudności, na jakie napotyka samochodowy transport towarów przy przejazdach przez teren Wolnego Miasta Gdańska.

Konferencji tej, w której wzięło udział 10 przedstawicieli najpoważniejszych firm spedycyjnych, przewodniczył Wicedyrektor Izby Przemysłowo - Handlowej p. poseł Tadeusz Marchlewski.

WYCIECZKA FIŃSKA Z KOTKI ZŁOŻYŁA WIZYTĘ W NASZEJ IZBIE.

Dnia 8 sierpnia br. przybyła do Gdyni na pokładzie statku „Capella“ wycieczka fińskich sfer gospodarczych z Kotki, składająca się z 13 osób, pod kierownictwem syndyka Izby Handlowej w Kotce adw. Leona Anttila. W wycieczce tej wzięło udział 5 przedstawicieli Izby Handlowej oraz 8 przedstawicieli Zarządu Miejskiego w Kotce. W skład wycieczki wchodzili spedytorzy portowi, przemysłowcy oraz kierownicy przedsiębiorstw sztauerskich.

Wycieczka fińska zwiedziła szczegółowo port gdyński i jego urządzenia w towarzystwie przedstawiciela „Żeglugi Polskiej“ p. Klinka oraz przedstawiciela Izby red. Urbańskiego, nawiązując również kontakt z Zrzeszeniem Ekspedytorów Portowych w Gdyni.

Między innymi w czasie pobytu swego, delegacja fińskich sfer gospodarczych w osobach pp.: syndyka Izby Handlowej adw. Anttila oraz przemysłowca Grasbecka złożyła oficjalną wizytę w naszej Izbie Przemysłowo-Handlowej i przyjęta została przez p. wicedyrektora posła Tadeusza Marchlewskiego.

Wymieniona wycieczka fińska zwiedziła również port gdański.

INWESTYCJE PORTU GDYŃSKIEGO TEMATEM OBRAD KOMITETU MORSKIEGO RADY HANDLU ZAGRAN.

Dnia 2 sierpnia br. odbyło się w Warszawie posiedzenie Komitetu Morskiego Rady Handlu Zagranicznego pod przewodnictwem b. woj. dr. St. Wachowiaka.

Przedmiotem obrad było zagadnienie inwestycyj portu gdyńskiego, przedstawione przez Dyrektora Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni p. mgr. J. Kawczyńskiego, jak również sprawa preferencyj dla prywatnych krajowych przedsiębiorstw żeglugowych, referowana przez p. dr. Wachowiaka.

W konferencji tej m. in. wziął również udział jako gość Naczelnik Wydziału Żeglugowego w Ministerstwie Przemysłu i Handlu p. mgr T. Ocioszyński.

GDYNIA OTRZYMAŁA NOWY MANDAT W KOMITECIE MORSKIM RADY HANDLU ZAGRANICZNEGO.

Izba Przemysłowo-Handlowa we Lwowie odstąpiła ostatnio jeden z piastowanych mandatów w Komitecie Morskim Rady Handlu Zagranicznego na rzecz Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, która ze swej strony mandat ten stawiła do dyspozycji Radzie Interesantów Portu w Gdyni.

„STOCZNIA GDYŃSKA“ W STADIUM SWEJ ROZBUDOWY.

Dnia 13 sierpnia br. odbyło się posiedzenie Rady Nadzorczej „S. A. Stocznia Gdyńska“ w Gdyni, na którym postanowiono podwyższyć kapitał zakładowy z 250.000 zł na 1.000.000 złotych, przy czym podwyższenie kapitału ma nastąpić stopniowo. Jeśli chodzi o udział w akcjach wymienionej placówki przemysłowej, 85% posiada śląska Wspólnota Interesów, 8% fa Zieleniewski, a 7% gmina miasta Gdyni.

W związku z zamiarem wycofania udziału przez f-ę Zieleniewski, takowy przejmie Wspólnota Interesów, która będzie więc posiadała łącznie 93% akcyj.

Po przejęciu w r. 1937 większości pakietu akcyj przez Wspólnotę Interesów, postanowiono Stocznię Gdyńską znacznie rozbudować, przystosowując ją równocześnie do budowy większych jednostek morskich. Ponieważ do tego celu nie nadawały się dotychczasowe tereny, położone w centrum portu w basenie południowym, gdzie znajdują się reparacyjne warsztaty okrętowe, Stocznia Gdyńska wydzierżawiła nowy teren nad Kanałem Przemysłowym w pobliżu centrali elektrycznej Pomorskiej Elektrowni Gródek, o powierzchni 100.000 metrów kwadratowych. Równocześnie dla zabezpieczenia sobie należytej pomocy i współpracy technicznej, Stocznia zawarła odpowiednią umowę ze starą stocznią angielską J. Samuel White w Cowes, przewidującą z jednej strony dostarczanie rysunków konstrukcyjnych dla nowobudowanych jednostek morskich, częściowo także maszyn oraz urządzeń technicznych, z drugiej natomiast szkolenie personelu technicznego w stoczni angielskiej.

Na nowo wydzierżawionym terenie przystąpiono w maju br. do robót ziemnych i budowlanych, które są już obecnie dość zaawansowane. Wybudowano trasernię wraz z biurem konstrukcyjnym, również żelazny szkielet kadłubowni oraz pochylnię dla statków, na której jeszcze pod koniec sierpnia br. nastąpi założenie t. zw. stępki pod budujący się statek transportowy o pojemności ca 1.250 t. Jest to pierwsze zamówienie, jakie Stocznia uzyskała od gdyńskiego armatora tj. tow. „Żegluga Polska“. Poza pochylnią, trasernią i kadłubownią pierwszy etap budowy najpotrzebniejszych urządzeń przewiduje postawienie: centrali kompresorów oraz stacji transformatorowej, zespół których pozwoli na podjęcie prac, związanych z budownictwem okrętowym przez Stocznię Gdyńską.

Długość nabrzeży Stoczni wynosi ca 600 mb. Dla Stoczni budowana jest specjalna bocznica kolejowa, która posiadać będzie dwa równoległe odgałęzienia po obu stronach kadłubowni, poza tym cały teren zakładu przemysłowego wyposażony zostanie we własną sieć wąskotorowej kolejki dojazdowej.

W związku z uzyskanymi zamówieniami przewiduje się zatrudnienie 300 — 400 robotników.

DZIESIĘCIOLECIE PRACY ZASŁUŻONEGO NORWEGA W GDYNI.

W tych dniach obchodził 10-lecie pracy i pobytu w Gdyni dyr Towarzystwa Żeglugo-

wego „Bergtrans“, konsul królestwa Norwegii p. Lars Usterud Svendsen.

Dyr Svendsen należy do grona cudzoziemców - fachowców, którzy swą pożyteczną pracą w dziedzinie żeglugowo-portowej oddali rozwojowi Gdyni poważne usługi.

Za czynny udział we współpracy polsko-skandynawskiej w dziedzinie morskiej, Konsul Svendsen odznaczony został swego czasu orderem „Polonia Restituta“.

ZMIANY W ODWOŁAWCZEJ IZBIE MORSKIEJ W GDYNI.

Kapitan Portu kmdr G. Kański mianowany został delegatem Ministra Przemysłu i Handlu przy Odwoławczej Izbie Morskiej przy Sądzie Okręgowym w Gdyni.

Natomiast na dotychczasowe miejsce delegata Ministra Przemysłu i Handlu do Izby Morskiej przy Sądzie Grodzkim w Gdyni, zajmowane przez p. kmdr. Kańskiego, mianowany został były kapitan „Daru Pomorza“ p. K. Maciejewicz.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU LIPCU BR.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w miesiącu *lipcu br.* osiągnęły *861.518,6* ton, wobec 699.619 ton w miesiącu czerwcu br., 781.510,7 ton w miesiącu lipcu 1937 r., oraz 627.959,8 ton w miesiącu lipcu 1936 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje *rekordowe* wyniki w dotychczasowej pracy portu gdyńskiego. Poprzednie rekordowe obroty zamorskie miały miejsce w miesiącu czerwcu 1937 r. (813.009,6 ton). Po szeregu miesiącach, wykazujących stałą tendencję spadku, początek drugiego półrocza 1938 roku jest punktem zwrotnym w dotychczasowych obrotach portu.

Obroty miesiąca sprawozdawczego są o 23,1% wyższe od poprzednich obrotów w miesiącu czerwcu br. i wykazują 10,2%-owy wzrost w porównaniu z miesiącem lipcem 1937 roku, poważny 37,2%-owy wzrost w stosunku do miesiąca lipca 1936 roku oraz 5,9%-owy wzrost w porównaniu z ostatnimi rekordowymi obrotami w miesiącu czerwcu 1937 roku.

Wyniki te zawdzięczać należy jedynie rekordowemu wywozowi zamorskiemu, gdyż przywóz zamorski aczkolwiek utrzymuje się na dość wysokim poziomie w porównaniu z przywozem zam. w miesiącu lipcu 1937 roku wykazuje nieznaczny (0,1%-owy) spadek.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w miesiącu sprawozdawczym (861.518,6 ton) złożył się przywóz zamorski — 135.699,4 ton, oraz wywóz zamorski — 725.819,2 ton.

Dotychczasowe wyniki ogólnych obrotów zamorskich tj. przywóz zam. łącznie z wywozem zam. w okresie pierwszych siedmiu miesięcy (styczeń—lipiec) br. wyniosły 5.244.912,7 ton, wykazując bardzo nieznaczny, gdyż zaledwie 2,4%-owy wzrost obrotów w porównaniu z obrotami w analogicznym okresie czasu 1937 roku (5.124.387 ton). W liczbach absolutnych dotychczasowy wzrost wyniósł 120.525,7 ton. Jest on przeszło siedem razy mniejszy, aniżeli wzrost w tym samym okresie czasu obrotów w 1937 roku w stosunku do 1936 roku, który wyniósł 887.342,5 ton. Obroty zamorskie w okresie: styczeń — lipiec *1937 r.* (5.124.387 ton) wykazują poważny 20,9%-owy wzrost w porównaniu z obrotami w tym samym okresie czasu 1936 roku (4.237.044,5 ton).

Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym br. *(135.699,4 ton)* wykazuje 13,3%-owy wzrost w porównaniu z ub. miesiącem czerwcem br. (119.789,1 ton) nieznaczny 0,1%-owy spadek w stosunku do przywozu zam. w miesiącu lipcu 1937 roku (135.841,3 ton), oraz 23,9%-owy wzrost w porównaniu z przywozem zam. w mies. lipcu 1936 r. (109.480 ton).

Pomimo utrzymywania się na dość wysokim poziomie dopiero porównanie z poważnym 24,1%-owym wzrostem przywozu zam. w mies. lipcu 1937 r. w stosunku do m. lipca 1936 roku daje obraz spadku przywozu w roku bieżącym, już nie osłabionego tempa wzrostu, jak w wywozie zam. ale rzeczywistego spadku przywozu zamorskiego.

Wzrost przywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem czerwcem br. spowodowały przede wszystkim pozycje grupy surowców hutniczych i nawozów sztucznych, jak: rud różnych i wypałków pirytowych (w nawiasie dane za m. czerwiec 1937 roku) — 29.540 t. (12.520 t.), fosforytów — 11.673 t. (1.103 t.), żużli Thomasa — 11.124 t. (8.348 t.) oraz miedzi — 2.878 t. (922 t.) Spośród surowców i produktów roślinnych wzrosły: konserwy owocowe — 10 t. (8 t.), kakao — 732 t. (566 t.), korzenie — 75 t. (65 t.), oraz rośliny i materiały roślinne — 197 t. (142 t.)

Z produktów zwierzęcych zwiększył się przywóz: śledzi świeżych — 68 t. (brak), śledzi solonych — 5.301 t. (1.320 t.), tłuszczów zwierzęcych surowych — 1.220 t. (958 t.), oraz tranu — 329 t. (172 t.) Spośród surowców włókienniczych zwiększył się przywóz: bawełny — 10.184 t. (8.693 t.), odpadków bawełny — 242 t. (213 t.), przędzy bawełnianej — 197 t. (149 t.), odpadków wełny — 86 t. (78 t.), przędzy wełnianej — 14 t. (10 t.), oraz juty — 780 t. (771 t.) Wzrósł również przywóz kauczuku — 702 t. (678 t.) Spośród produktów papierniczych dobre rezultaty daje przywóz: papieru i makulatury — 1.744 t. (959 t.), oraz celulozy — 766 t. (603 t.) Z metali i ich wyrobów zwiększył się przywóz: cyny — 421 t. (150 t.), cynku — 1.622 t. (85 t.). oraz części wagonów i lokomotyw — 153 t. (111 t.)

Do szeregu pozycyj importowych, wykazujących spadek należą przede wszystkim pozycje z grupy surowców hutniczych, a więc: złom żelazny — 26.838 t. (39.314 t.), żelazo surowe — 461 t. (552 t.) oraz metale różne — 517 t. (551 t.) Spośród produktów hutniczo-metalowych zmniejszył się przywóz: wyrobów żelaznych i metalowych — 171 t. (310 t.), maszyn, aparatów i części — 641 t. (801 t.) oraz samo-

chodów, motocykli i części — 12 t. (733 t.) Z surowców i produktów roślinnych zmniejsza się przywóz: nasion różnych — 5 t. (50 t.), nasion oleistych — 2.399 t. (6.515 t.), ryżu surowego — 8.204 t. (14.551 t.), owoców świeżych — 731 t. (955 t.), owoców suszonych — 187 t. (314 t.), orzechów i migdałów — 67 t. (77 t.), kawy — 399 t. (489 t.), oraz żywicy — 614 t. (638 t.)

Poważny spadek przywozu wykazuje jedna z najpoważniejszych używek tj. tytoń — 104 t. (355 t.)

Spośród surowców i produktów chemicznych zmniejsza się przywóz: olei — 447 t. (538 t.), asfaltu — 5 t. (514 t.), siarki — 133 t. (345 t.), garbników — 1.018 t. (1.146 t.) oraz przetworów chemicznych — 149 t. (233 t.)

Import skór również zmniejszył się z 2.824 ton (w mies. czerwcu) na 2.775 t. (w m. lipcu).

Spośród surowców i produktów włókienniczych zmniejszył się przywóz: wełny — 2.905 t. (3.559 t.), lnu, konopi, sisalu i in. — 39 t. (143 t.), oraz szmat — 1.296 t. (1.576 t.) Z produktów papierniczych spada jedynie przywóz papy i tektury z 65 t. (w m. czerwcu) na 18 t. (w m. lipcu).

Nieznaczny spadek przywozu zam. w miesiącu lipcu br. w porównaniu z tym samym miesiącem lipcem 1937 r. spowodował przede wszystkim (w nawiasie dane za m. lipiec ub. 1937 roku): złom żelazny — 26.838 t. (53.029 t.) Poza złomem żelaznym z grupy surowców i produktów metalowych zmniejsza się przywóz w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 roku: żelaza surowego — 461 t. (736 t.), części wagonów i lokomotyw — 153 t. (224 t.), samochodów, motocykli i części — 12 t. (734 t.) oraz wyrobów żelaznych i metalowych — 171 t. (256 t.) Z produktów i surowców roślinnych zmniejsza się przywóz (w nawiasie dane za m. lipiec 1937 r.): nasion różnych — 5 t. (14 t.), nasion oleistych — 2.399 t. (2.976 t.) oraz kakao—732 t. (934 t.) W miesiącu sprawozdawczym ustał zupełnie przywóz pirytów, podczas gdy w tym samym miesiącu 1937 roku przywieziono ich 11.107 t. Bardzo poważnie zmniejsza się również przywóz tytoniu — 104 t. (300 t.) Spośród surowców i produktów chemicznych zmniejsza się przywóz: siarki — 133 t. (506 t.), przetworów chemicznych — 149 t. (151 t.), garbników — 1.018 t. (1.092 t.) oraz żużli Thomasa — 11.124 t. (11.950 t.) Z surowców i produktów włókienniczych spadek wykazują: przędza wełniana — 14 t. (34 t.) i juta — 780 t. (837 t.) Zmniejszył się również przywóz wyrobów gumowych — 83 t. (110 t.) Spośród produktów papierniczych poważny spadek wykazują: papier i makulatura — 1.744 t. (1.979 t.), papa i tektura — 18 t. (40 t.) oraz celuloza — 766 t. (971 t.)

Na szczególne podkreślenie zasługuje tu poważny ok. 50%-owy spadek przywozu złomu żelaznego, no i zupełny zanik przywozu pirytów. Pozostałe pozycje wykazują tu nieznaczne wahania in minus w stosunku do miesiąca lipca ubiegłego roku.

Do pozycyj przywozu zam., które w miesiącu sprawozdawczym wzrosły w porównaniu z tym samym miesiącem lipcem 1937 roku należą przede wszystkim surowce i produkty roślinne: ryż surowy — 8.204 t. (98 t.), owoce świeże — 1.731 t. (919 t.), owoce suszone — 187 ton (109 t.), konserwy owocowe — 10 t. (1 t.), orzechy i migdały — 67 t. (44 t.), kawa — 399 t. (232 t.), herbata — 114 t. (87 t.), korzenie — 75 t. (52 t.), oraz rośliny i materiały roślinne — 197 t. (127 t.)

Spośród surowców i produktów zwierzęcych dobre rezultaty daje przywóz zam.: śledzi świeżych — 68 t. (4 t.), śledzi solonych — 5.301 t. (2.389 t.), tłuszczów zwierzęcych surowych — 1.220 t. (1.079 t.), oraz tranu — 329 t. (245 t.)

Z surowców hutniczych i nawozów sztucznych zwiększa się przywóz: rud różnych i wypałków pirytowych — 29.540 t. (18.638 t.), oraz fosforytów — 11.673 t. (3.234 t.)

Spośród surowców i produktów chemicznych miesiąc sprawozdawczy roku bieżącego przynosi znaczną poprawę w stosunku do tegoż samego miesiąca roku ubiegłego przede wszystkim dla farb — 167 t. (55 t.) Znaczną poprawę wykazuje również przywóz skór — 2.775 t. (1.986 t.) Z surowców i produktów włókienniczych (podobnie, jak i wyżej w nawiasie dane za m. lipiec 1937 r.) wzrósł przywóz: wełny — 2.905 t. (497 t.), odpadków wełny — 86 t. (45 t.), bawełny — 10.184 t. (4.861 t.), odpadków bawełny — 242 t. (193 t.), przędzy bawełnianej — 197 t. (169 t.), lnu, konopi, sisalu i in. — 39 t. (22 t.), oraz szmat — 1.296 t. (1.003 ton).

Spośród surowców i produktów metalurgicznych zwiększył się przywóz (w nawiasie dane za m. lipiec 1937 r.): metali różnych — 517 t. (254 t.), miedzi — 2.878 t. (849 t.), cyny — 421 t. (79 t.) cynku — 1.622 t. (1 t.) oraz maszyn, aparatów i części — 641 t. (512 t.)

W analizie przywozu zam. miesiąca sprawozdawczego w porównaniu z tym samym miesiącem ubiegłego 1937 roku zwraca uwagę stosunkowo liczny na ogół szereg cenniejszych towarów drobnicowych. Na podkreślenie zasługuje tu poważny wzrost przywozu ryżu surowego oraz przeszło 100%-owy wzrost przywozu bawełny. Z surowców hutniczych z wyjątkiem złomu żelaznego wszystkie pozycje wykazują poważny wzrost.

Poważny spadek przywozu zam. w okresie pierwszych siedmiu (styczeń—lipiec) miesięcy br. w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ubiegłego spowodowały przede wszystkim pozycje towarów masowych: ok. 26%-owy spadek złomu żelaznego — 298.396 t. (404.135 t.) oraz ok. 3%-owy rud różnych i wypałków pirytowych — 98.609 t. (102.552 t.)

Poza towarami masowymi zmniejsza się przywóz: nasion oleistych, owoców świeżych,

kakao, oraz korzeni. Są to towary podlegające ostatnio coraz większej reglamentacji.

Z surowców i produktów zwierzęcych zmniejsza się przywóz: tłuszczów zwierzęcych surowych oraz tranu. Z produktów włókienniczych obniżył się przywóz: przędzy wełnianej, odpadków bawełny, przędzy bawełnianej oraz szmat. Z grupy papieru uległy zmniejszeniu pozycje: papieru i makulatury oraz celulozy. Spośród gotowych produktów żelaznych zmniejsza się przywóz części wagonów i lokomotyw.

Zwiększa się natomiast w okresie styczeń—lipiec br. przywóz: ryżu surowego, kawy, korzeni, żywicy, śledzi świeżych i solonych, tłuszczy i olei roślinnych, napoi alkoholowych, tytoniu, fosforytów, żużli Thomasa, skór, wełny, bawełny, juty, kauczuku, metali różnych, miedzi, cyny, cynku, wyrobów żelaznych i metalowych, maszyn, aparatów i części oraz samochodów, motocykli i ich części.

Szczegółowo ilustruje przywóz zamorski w miesiącu lipcu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 r. oraz miesiącem czerwcem br. poniższe zestawienie:

IMPORT (tony)

	Lipiec 1938 r.	Czerwiec 1938 r.	Lipiec 1937 r.
Nasiona różne	5	50	14
nasiona oleiste	2.399	6.515	2.976
ryż surowy	8.204	14.551	98
owoce świeże	1.731	955	919
owoce suszone	187	314	109
konserwy owocowe	10	8	1
orzechy i migdały	67	77	44
kawa	399	489	232
herbata	114	115	87
kakao	732	566	934
korzenie	75	65	52
rośliny i materiały rośl.	197	142	127
żywica	614	638	735
śledzie świeże	68	—	4
śledzie solone	5.301	1.320	2.389
rudy różne i wypałki pirytowe	29.540	12.520	18.638
piryty	—	—	11.107
oleje	447	538	116
smoła i smary	13	5	38
asfalt	5	514	10
tłuszcze i oleje rośl.	700	274	356
tłuszcze zwierz. sur.	1.220	958	1.079
tran	329	172	245
napoje alkoholowe i in.	101	108	42
tytoń	104	355	300
siarka	133	345	506
przetwory chemiczne	149	233	151
farby	167	44	55
garbniki	1.018	1.146	1.092
fosforyty	11.673	1.103	3.234
żużle Thomasa	11.124	8.348	11.950
skóry	2.775	2.824	1.986
wełna	2.905	3.559	497
odpadki wełny	86	78	45
przędza wełniana	14	10	34
bawełna	10.184	8.693	4.861
odpadki bawełny	242	213	193
przędza bawełniana	197	149	169
len, konopie, sisal i inne włókna rośl.	39	143	22
juta	780	771	837
szmaty	1.296	1.576	1.003
kauczuk	702	678	358
wyroby gumowe	83	93	110
papier i makulatura	1.744	959	1.979
papa i tektura	18	65	40
celuloza	766	603	971
żelazo surowe	461	552	736
metale różne	517	551	254
złom żelazny	26.838	39.314	53.029
miedź	2.878	922	849
cyna	421	150	79
cynk	1.622	85	1
wyroby żel. i metal.	171	310	256
maszyny, aparaty i części	641	801	512
części wagonów i lokomotyw	153	111	224
samochody, motocykle i części	12	753	734
różne	3.328	3.358	8.422
Razem	135.699	119.789	135.841

Dotychczasowe wyniki przywozu zamorskiego w okresie pierwszych siedmiu (styczeń lipiec) miesięcy br. — 910.257,6 ton wykazują poważny 10,5%-owy spadek w porównaniu z przywozem zam. w tym samym okresie czasu 1937 roku (1.016.812.2 t.) Spadek ten nabiera jeszcze większej wagi wobec 54,3%-owego wzrostu przywozu zam. we wzmiankowanym okresie czasu 1937 roku (1.016.812.2 t.) w porównaniu z analogicznym okresem 1936 r. (658.832,9 ton).

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (725.819,2 ton) uzyskał *rekordowe* wyniki. Poprzedni rekordowy wywóz zam. miał miejsce w mies. październiku 1937 r. (687.137,2 ton). Wywóz zamorski mies. lipca rb. (725.819.2 ton) wykazuje poważny 25,2%-owy wzrost w porównaniu z wywozem zam. mies. czerwca br. (579.829,9 t.), 12,4%-owy wzrost w stosunku do mies. lipca 1937 r. (645.669,4 t.), 39.9% wzrost w porównaniu z mies. lipcem 1936 r. (518.479,8 t.) oraz 5,6%-owy wzrost w stosunku do poprzedniego rekordowego wywozu w mies. październiku 1937 r. (687.137,2 t.)

Rezultaty wywozu zam. w przeciwieństwie do przywozu zam. utrzymują się dotychczas na wysokim poziomie.

Poważny wzrost wywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z ub. miesiącem czerwcem br. spowodowały przede wszystkim pozycje grupy mineralnej (w nawiasie dane za m. czerwiec br.): węgiel kamienny — 497.098 t. (406.807 t.), węgiel bunkrowy — 102.191 t. (90.934 t.) i koks — 14.618 t. (6.385 t.) oraz grupa drzewa: bale, słupy i kopalniaki — 23.104 t. (11.128 t.), drzewo tarte — 31.572 t. (6.843 t.), dykty i forniery — 1.489 t. (1.042 t.) oraz meble gięte — 379 t. (329 t.)

Poza tymi dwoma najpoważniejszymi grupami wzrasta wywóz surowców i produktów roślinnych i zwierzęcych: strączkowych — 66 t. (2 t.), mąki pastewnej — 341 t. (140 t.), ryżu wyłuszczonego — 661 t. (155 t.), owoców świeżych — 90 t. (5 t.), bekonów — 1.828 t. (1.381 t.), jaj — 3.213 t. (2.178 t.), masła — 2.144 ton (1.872 t.), oraz przetworów mięsnych — 2.656 t. (2.320 t.)

Poważny wzrost wykazuje wywóz cementu — 5.842 t. (943 t.), jak również i soli kuchennej — 453 t. (147 t.) Zwiększa się również wywóz: smoły i paku smołowego — 41 t. (12 t.) oraz olei i parafiny — 15 t. (brak).

Spośród surowców i produktów chemicznych dobre rezultaty daje wywóz: przetworów chemicznych — 203 t. (97 t.), karbidu — 132 t. (17 t.), farb — 10 t. (1 t.), bieli cynkowej — 700 t. (607 t.), mączki kostnej — 250 t. (194 t.) oraz saletry 2 t. (brak). Z grupy metali wzrasta wywóz: żelaza surowego — 1.521 t. (brak), oraz blachy cynkowej — 368 t. (351 t.)

Zmniejsza się natomiast wywóz zam. w miesiącu sprawozdawczym br. w porównaniu z ub. miesiącem czerwcem br. (w nawiasie dane za m. czerwiec br.): zboża — 1.987 t. (2.616 t.), nasion i roślin — 54 t. (90 t.), słodu — 592 t. (660 t.), ziemniaków — brak (111 t.), szynek i innych peklowanych — 83 t. (90 t.), konserw warzyw — 5 t. (10 t.), makuchów — 1.338 t. (2.102 t.) oraz cukru — 7.586 t. (10.232 t.)

Spośród artykułów chemicznych zmniejsza się wywóz: siarczanu amonu — brak (3.861 t.), oraz salmiaku — 22 t. (128 t.) Z grupy wytworów drzewa ulega poważnemu zmniejszeniu wywóz zam.: wyrobów z drzewa — 796 t. (1.019 t.) oraz klepek — brak (285 t.)

Spośród metali i jego wyrobów zmniejsza się wywóz: żelaza handlowego — 10.697 t. (13.540 t.), blachy żelaznej i stalowej — 703 t. (2.895 t.), metali różnych — brak (34 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 548 t. (610 t.), rur żeliwnych i żelaznych — 2.492 t. (2.749 t.), naczyń emaliowanych — 127 t. (202 t.), oraz cynku — 1.044 t. (1.048 t.)

Wzrost wywozu zam. w miesiącu sprawozdawczym br. w porównaniu z tym samym miesiącem ubiegłego roku spowodował przede wszystkim z grupy wytworów mineralnych — węgiel bunkrowy — 102.191 t. (50.295 t. w mies. lipcu 1937 r.), wykazując poważny przeszło 100%-owy wzrost. Poza węglem bunkrowym wzrósł eksport szeregu towarów z grupy wytworów roślinnych i hodowlanych, jak: zboża — 1.987 t. (brak), strączkowych — 66 t. (3 t.), mąki pastewnej — 341 t. (brak), ryżu wyłuszczonego — 661 t. (170 t.), owoców świeżych — 90 t. (47 t.), konserw owocowych — 2 t. (1 t.), jaj — 3.213 t. (3.179 t.), konserw warzyw — 5 t. (brak), przetworów mięsnych — 2.656 t. (1.082 t.), makuchów — 1.338 t. (850 t.), wytłoków buraczanych — 76 t. (brak) oraz masła — 2.144 t. (1.444 t.)

Spośród surowców i produktów chemicznych wzrasta przywóz: przetworów chemicznych — 203 t. (84 t.), karbidu — 132 t. (14 t.) oraz bieli cynkowej — 700 t. (453 t.)

Cała niemal grupa drzewa i jego wytworów wykazuje poważny wzrost (w nawiasie dane za m. lipiec 1937 r.): bali, słupów i kopalniaków — 23.104 t. (6.169 t.), drzewa tartego — 31.572 t. (15.215 t.), wyrobów z drzewa — 796 t. (719 t.), oraz wyrobów koszykarskich — 86 t. (74 t.).

Doskonałe rezultaty daje eksport grupy metali i jego wyrobów: (w nawiasie dane za mies. lipiec 1937 r.): żelaza surowego — 1.521 t. (533 t.), żelaza handlow. — 10.697 t. (4.463 t.), rur żeliwnych i żelaznych — 2.492 t. (1.776 t.), cynku — 1.044 t. (973 t.) oraz blachy cynkowej — 368 t. (283 t.)

Na szczególne podkreślenie zasługuje tu poważny ok. 4-krotny wzrost wywozu kopalniaków oraz przeszło 100%-owy — tarcicy. Spośród cenniejszej drobnicy zwraca uwagę przeszło 100%-owy wzrost wywozu przetworów mięsnych oraz ok. 50%-owy — masła.

Do pozycyj wywozu zam., które uległy zmniejszeniu w miesiącu sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem lipcem 1937 r. należą przede wszystkim: węgiel kamienny (w nawiasie dane za m. lipiec 1937 r.) 497.098 t. (505.215 t.) oraz koks — 14.618 t. (21.721 t.) Poza tą grupą mineralną zmniejsza się wywóz szeregu wytworów roślinnych i zwierzęcych: nasion i roślin (w nawiasie dane za m. lipiec 1937 r.) — 54 t. (67 t.), mąki ryżowej — brak (738 t.), słodu — 592 t. (1.512 t.), szynek i innych peklowanych — 83 t. (200 t.), bekonów — 1.828 t. (1.903 t.), tłuszczu zwierzęcego — 6 t. (101 t.), melasy — brak (4.570 t.), oraz cukru — 7.586 t. (9.461 t.)

Spośród surowców i produktów chemicznych zmniejsza się wywóz: salmiaku — 22 t. (70 t.), farb — 10 t. (18 t.), mączki kostnej — 250 t. (638 t.), oraz saletry — 2 t. (11 t.), Z grupy drzewa ulega zmniejszeniu wywóz: klepek — brak (143 t.), dykt i fornierów — 1.489 t. (1.502 t.), oraz mebli giętych — 379 t. (538 t.)

Spośród metali i jego wyrobów wykazuje spadek wywóz (podobnie jak i wyżej w nawiasie dane za m. lipiec 1937 r.): blachy żelaznej i stalowej — 703 t. (1.471 t.), metali różnych — brak (332 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 548 t. (1.569 t.), oraz naczyń emaliowanych — 127 t. (284 t.)

Na szczególną uwagę zasługuje tu podkreślenie ok. 2%-owy spadek wywozu węgla kam. Zjawisko notowane w porcie gdyńskim bodaj czy nie po raz pierwszy. Pozostałe pozycje wykazują normalne wahania miesięczne in minus.

Szczegółowo ilustruje wywóz zamorski w miesiącu lipcu br. w porównaniu z tym samym miesiącem 1937 r. oraz miesiącem czerwcem br., poniższe zestawienie:

EKSPORT (tony)	Lipiec 1938 r.	Czerwiec 1938 r.	Lipiec 1937 r.
Zboże	1987	2.616	—
strączkowe	66	2	3
nasiona i rośliny	54	90	67
mąka	2	—	—
mąka pastewna	341	140	—
ryż wyłuszczony	661	155	170
mąka ryżowa	—	—	738
słód	592	660	1.512
ziemniaki	—	111	—
owoce świeże	90	5	47
konserwy owocowe	2	2	1
szynki i inne peklowane	83	90	200
bekony	1.828	1.381	1.903
jaja	3.213	2.178	3.179
drób i ptactwo bite	—	—	2
masło	2.144	1.872	1.444
cement	5.842	943	579
sól kuchenna i przem.	453	147	—
węgiel kamienny	497.098	406.807	505.215
węgiel bunkrowy	102.191	90.934	50.295
koks	14.618	6.385	21.721
smoła i pak smołowy	41	12	25
oleje i parafina	15	—	38
tłuszcze zwierzęce	6	3	101
konserwy warzyw	5	10	—
przetwory mięsne	2.656	2.320	1.082
cukier	7.586	10.232	9.461
napoje alkoholowe	21	9	6
makuchy	1.338	2.102	850
melasa	—	—	4.570
wytłoki buraczane	76	76	—
przetwory chemiczne	203	97	84
siarczan amonu	—	3.861	—
salmiak	22	128	70
karbid	132	17	14
farby	10	1	18
biel cynkowa	700	607	453
mączka kostna	250	194	638
saletra	2	—	11
skóry	561	106	228
tkaniny	412	435	703
bawełna i odpadki	150	161	449
bale, słupy i kopaln.	23.104	11.128	6.169
drzewo tarte	31.572	6.843	15.215
wyroby z drzewa	796	1.019	719
klepki	—	285	143
dykty i forniery	1.489	1.042	1.502
meble gięte	379	329	538
wyroby koszykarskie	86	38	74
papier	431	196	618
papa i tektura	103	88	181
celuloza	182	—	397
żelazo surowe	1.521	—	533
żelazo handlowe	10.697	13.540	4.463
blacha żelazna i stalowa	703	2.895	1.471
metale różne	—	34	332
wyroby żelazne i met.	548	610	1.569
rury żeliwne i żelazne	2.492	2.749	1.776
naczynia emaliowane	127	202	284
cynk	1.044	1.048	973
blacha cynkowa	368	351	283
różne	4.726	2.544	2.552
Razem	725.819	579.830	645.669

Wywóz zamorski w okresie pierwszych siedmiu (styczeń — lipiec) miesięcy b. r. — 4.334.655.1 ton wykazuje nieznaczny 5.5% wzrost w porównaniu z tym samym okresem czasu 1937 roku (4.107.574,8 ton). Jak poważnemu zmniejszeniu uległo tempo wzrostu wywozu w roku bieżącym, to najlepiej zilustruje porównanie z prawie że 4-krotnie większym wzrostem, gdyż 21,1%-owym w 1937 roku (styczeń—lipiec) — 4.107.574,8 t. w stosunku do analogicznego okresu czasu 1936 roku (3.578.211,6 t.)

Nieznaczny ten wzrost wywozu zam. w okresie: styczeń — lipiec br. spowodowały przede wszystkim pozycje towarów masowych: węgiel bunkrowy, drzewo tarte, bale, słupy i kopalniaki oraz zboże. Z bardziej cennej drobnicy dobre rezultaty daje w roku bieżącym eksport: jaj, masła, cukru, przetworów mięsnych, ryżu wyłuszczonego, nasion i roślin, warzyw oraz makuchów. Rok bieżący przynosi natomiast załamanie się wywozu zamorskiego czołowej pozycji towarów masowych t. j. węgla kamiennego oraz koksu. Zmniejsza się również wywóz: żelaza surowego, żelaza handlowego, rur, szyn oraz szeregu innych wyrobów żelaznych i metalowych.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym br. analogicznie do obrotów towarowych wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 616 (539) statków o pojemności 629.165 n. r. t. (547.779 n. r. t.), wyszło zaś również 616 (541) statków o pojemności 634.226 n. r. t. (545.361 n. r. t.)

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Polska — 1 miejsce. Szwecja — 2, Anglia — 3, Finlandia — 4, Dania — 5, Norwegia — 6, Włochy — 7, Niemcy — 8, Grecja — 9, Łotwa — 10, Stany Zjedn. Am. P. — 11, Estonia — 12, Holandia — 13, Panama — 14, Jugosławia — 15, W. M. Gdańsk — 16, Litwa — 17 oraz Egipt — 18.

Dwie pierwsze bandery pozostają nadal bez zmian. Przesuwają się natomiast: Anglia — z 6 na 3, Dania — z 3 na 5, Norwegia — z 7 na 6, Włochy — z 5 na 7 itd., przy czym pozostają bez zmian bandery: Finlandii i Niemiec. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 18 (19) państw.

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w mies. lipcu br. wyniósł 1.021,4 n. r. t. (1.016,3 n. r. t.) Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 67 (52). Średni postój statków w porcie w m. lipcu br. wyniósł 65,2 godzin (67,6 godzin).

Ruch statków w miesiącu lipcu 1938 r. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	77	104.744	81	101.731
W. M. Gdańsk	6	2.409	5	1.917
Anglia	26	62.846	26	65.265
Dania	102	62.005	102	64.011

Egipt	1	1.842	1	1.842
Estonia	26	20.992	25	21.670
Finlandia	57	61.437	61	66.043
Grecja	8	23.281	9	24.657
Holandia	23	10.864	20	9.117
Jugosławia	1	3.279	1	3.279
Litwa	4	2.503	3	1.564
Łotwa	19	23.391	19	22.992
Niemcy	60	37.758	58	35.213
Norwegia	58	55.793	57	56.190
Panama	3	4.426	3	4.426
Stany Zj. Am. P.	7	21.925	7	21.871
Szwecja	125	91.339	124	90.862
Włochy	13	38.331	14	41.576
Razem	616	629.165	616	634.226

Ruch pasażerów jak zwykle w sezonie wykazuje poważne ożywienie. Przyjechało bowiem 4.297 (1.332) pasażerów, w tym: z Anglii — 278, Argentyny — 141, Belgii — 26, Brazylii — 97, Danii — 247, Finlandii — 39, Francji — 27, Holandii — 19, Łotwy — 1, Niemiec — 12, Norwegii — 2, Senegalu — 1, Stanów Zjedn. Am. P. — 1.135, Szwecji — 56, via W. M. Gdańsk — 34 oraz wycieczki morskie G. A. L. — 2.182 pasażerów.

Wyjechało zaś 5.229 (2.739) pasażerów, w tym: do Anglii — 372, Argentyny — 633, Belgii — 3, Brazylii — 50, Danii — 244, Finlandii — 12, Francji — 699, Holandii — 2, Kanady — 54, Litwy — 8, Łotwy — 5, Niemiec — 6, Norwegii — 6, Palestyny — 2, Stanów Zjedn. Am. P. — 909, Szwecji — 17, via W. M. Gdańsk — 25, oraz wycieczki morskie G. A. L. — 2.182 pasażerów.

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

W SPRAWIE BEZPOŚREDNICH DOSTAW ARTYKUŁÓW ROLNYCH DLA WOJSKA.

W ubiegłym roku gospodarczym władze wojskowe starały się o nawiązanie bezpośredniego kontaktu z rolnikami — producentami, ażeby usprawnić dostawy artykułów rolnych dla wojska. Usiłowania te dzięki usilnemu poparciu ich przez organizacje rolnicze dały lepsze rezultaty niż w ubiegłych latach, mianowicie podczas gdy w roku 1936/37 wojsko zakupiło na terenie województwa pomorskiego u producentów 41% żyta i 28,5% owsa, to w roku gospodarczym 1937/38 wojsko pokryło bezpośrednio u rolników 83,8% swego zapotrzebowania na żyto oraz 81,2% na owies. Z usług pośredników wojsko korzystało jedynie przy pokrywaniu swego zapotrzebowania na 16% żyta i 18% owsa.

W niektórych powiatach rolnicy nie doceniali jeszcze w dostatecznej mierze znaczenia wojska, jako poważnego odbiorcy-konsumenta artykułów rolnych, gdyż z powodu braku podaży rolniczej wojsko musiało korzystać z usług pośrednika. Dlatego sprawa ta winna być przedmiotem specjalnych starań organizacyj rolniczych w nadchodzącym okresie zaopatrywania się wojska w zboże, aby rolnicy stali się wyłącznymi dostawcami swych produktów dla wojska.

WYCIECZKA KUPCÓW POLSKICH DO NIEMIEC.

Staraniem Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu organizowana jest w czasie od 29 sierpnia do 2 września 1938 r. wycieczka, która zwiedzi Lipsk, Targi Lipskie, przedsiębiorstwa przemysłowe w Halle, Berlin, zapozna się z organizacją niemieckich związków kupieckich, poza tym z szeregiem typowych przedsiębiorstw handlowych. W programie wycieczki przewidziane są konferencje z kierownikami handlu niemieckiego w obecności przedstawicieli władz i samorządu gospodarczego oraz Ambasady Polskiej. Koszty pobytu w Niemczech łącznie z przejazdami Lipsk—Halle—Berlin wynoszą 115 marek niemieckich i nie obejmują przejazdu kolejowego z Polski do Lipska i z Berlina do Polski.

Uczestnicy wycieczki pojadą za paszportami indywidualnymi, korzystając ze zniżek paszportowych, których udzielać będą miejscowe władze administracyjne na skutek specjalnego okólnika Min. Spraw Wewnętrznych.

WYCIECZKA DO CENTRALNEGO OKRĘGU PRZEMYSŁOWEGO.

Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu organizuje łącznie z wielkopolskimi sferami gospodarczymi wycieczkę do C.O.P-u, która odbędzie się przypuszczalnie w czasie od 15 do 24 sierpnia rb

Koszty tej 8-dniowej wycieczki łącznie z utrzymaniem, przejazdami i noclegami wynoszą zł 168,—, stronę techniczną wycieczki przejęło biuro podróży „Orbis“.

WIADOMOŚCI Z KRAJÓW BAŁTYCKO – SKANDYNAWSKICH

HANDEL ZAGRANICZNY LITWY.

Pomyślne uregulowanie stosunków dyplomatycznych z Litwą otworzy najprawdopodobniej nowe możliwości przed polskim eksportem.

Podana poniżej analiza handlu zagranicznego Litwy, oparta na pracy B. Polkowskiego p. t. „Handel Zagraniczny Litwy 1931 — 1936“ ma właśnie za zadanie bliższe zapoznanie sfer gospodarczych z rynkiem litewskim, z którym

tak słaby mieliśmy dotychczas kontakt. W roku 1937 wywieźliśmy bowiem do Litwy towarów zaledwie za 67.000,— zł, przywożąc znacznie więcej, bo za 780.000,— zł.

Stwierdzić przede wszystkim trzeba, że handel zagraniczny Litwy nie jest wielki, i obraca się w cyfrach: 189 mil. zł w przywozie i prawie tyleż, bo 186 mil. zł w wywozie (wynosząc niecałe 15% zagranicznego obrotu towarowego Polski). Stwierdzić jednak trzeba, że prężność gospodarcza, ekspansja handlowa i zdolność konsumpcyjna Litwy jest stosunkowo wysoka: wynosi 124 zł obrotu towarowego na głowę ludności, gdy analogiczna cyfra dla Polski obraca się w ramach 60,—zł. Litwa przy tym przebyła kryzys znacznie łagodniej niż jej sąsiedzi; zarówno przywóz jak i wywóz mają obecnie tendencję wzrastającą.

Litwa jest krajem typowo rolniczym i dlatego wywóz jej w 99% swej wartości opiera się na gospodarce rolniczej, hodowlanej i leśnej — pozostałe 1% przypada na wywóz szmat i żelaza. Gros wywozu stanowią artykuły spożywcze, w pierwszym rzędzie masło, bekony, zwierzęta żywe i zboże. Osobną pozycję zajmuje len. Ostatnia pozycja — to drzewo, przy czym podkreślić trzeba, że Litwa wywozi siedmiokrotnie więcej drzewa obrobionego niż surowego. Załączona tablica najlepiej zilustruje strukturę wywozu z Litwy.

Struktura wywozu z Litwy

(w milionach złotych)

Towary	1931	1935	1936	1936 w % wartości
Ogółem	**244,0**	**135,9**	**170,1**	**100**
Zwierzęta żywe	27,5	9,5	17,3	10,2
Drób żywy	4,4	—	1,4	0,8
Mięso	23,6	3,5	3,1	1,8
Bekony	—	15,6	20,4	12,0
Masło	42,0	21,8	31,5	18,5
Jaja	9,0	1,9	4,4	2,6
Zboża	4,6	15,5	10,9	6,4
Ziemniaki	0,2	0,3	0,2	0,1
Inne artykuły spożywcze	60,0	8,7	10,2	6,0
Skóry	6,6	3,5	3,2	1,9
Szczecina	0,7	0,7	0,7	0,4
Nasiona	3,6	4,1	3,6	2,1
Ziarna lnu	4,9	3,5	6,1	3,6
Len	8,0	12,5	22,3	13,1
Drzewo surowe . . .	5,1	2,4	4,1	2,4
Drzewo obrobione . .	32,8	25,6	24,5	14,4
Szmaty	0,5	0,4	1,0	0,6
Żelazo	0,2	0,3	0,3	0,2
Inne artykuły	10,3	6,2	4,9	2,9

Przywóz litewski jest różnorodny, uderza przede wszystkim to, że sprowadza się wyroby gotowe (57% przywozu), mniej surowców (37%), a bardzo mało artykułów spożywczych (6%). Zestawienie szczegółowe przywozu podaje niniejsza tablica.

Struktura przywozu do Litwy

(w milionach złotych)

Towary	1931	1935	1936	1936 w % wartości
Ogółem	**247,6**	**114,4**	**139,1**	
Śledzie	5,4	2,0	2,9	2,1
Inne artykuły spożywcze zwierzęce . . .	0,7	0,1	0,2	0,2
Cukier	8,7	0,6	0,6	0,4
Sól	2,0	1,7	1,5	1,1
Inne artykuły spożywcze	8,2	2,9	3,1	2,2
Nawozy sztuczne . . .	9,4	4,3	5,0	3,6
Tytoń	3,0	0,9	1,5	1,1
Nafta	—	3,7	2,8	2,0
Drzewo surowe . . .	3,5	2,5	2,4	1,7
Inne oleje mineralne .	5,4	2,8	3,1	2,2
Węgiel	10,1	5,4	6,7	4,8
Cement	6,4	2,1	2,6	1,9
Metale	8,9	6,9	9,5	6,8
Inne artykuły mineralne	3,0	1,4	1,5	1,1
Wełna surowa	—	1,8	2,2	1,6
Bawełna surowa . . .	—	2,1	2,5	1,8
Farby	1,7	2,0	2,2	1,6
Inne artykuły chemiczne	5,7	5,6	4,7	3,4
Skóry i wyroby skórzane	7,7	2,5	3,6	2,6
Przędza wełniana . . .	—	3,8	6,3	4,5
Przędza bawełniana .	7,9	6,7	7,8	5,6
Tkaniny wełniane . .	13,6	3,5	4,6	3,3
Tkaniny jedwabne . .	2,5	0,4	0,6	0,4
Tkaniny bawełniane .	22,6	7,1	9,9	7,1
Ubrania	4,2	0,5	0,6	0,4
Artykuły gumowe . .	6,2	0,8	0,8	0,6
Wyroby drzewne . .	2,0	0,8	0,8	0,5
Papier i wyroby papierowe	6,2	1,7	2,4	1,7
Szkło i porcelana . . .	3,2	1,8	2,1	1,5
Wyroby metalowe . .	17,6	5,1	6,0	4,3
Maszyny i narzędzia rolnicze	6,4	2,9	2,2	1,6
Maszyny inne	17,1	5,1	7,8	5,6
Auta i rowery . . .	5,7	1,0	1,8	1,3
Instrumenty i aparaty	7,9	6,0	4,7	3,4
Inne artykuły	34,7	15,9	22,1	15,9

O ile stosunkowo mało sprowadza Litwa wełny i bawełny surowej, o tyle daje się zauważyć wzrost przywozu przędzy, a zwłaszcza gotowych tkanin bawełnianych, mniej wełnianych i jedwabnych.

Drugą ważną grupę importową stanowią metale, przede wszystkim żelazo i stal. Na szczególną uwagę zasługuje gwałtowny wzrost importu gotowych wyrobów metalowych, a zwłaszcza maszyn różnego rodzaju. Ze względu na charakter rolniczy Litwy dość dużą pozycję stanowią maszyny rolnicze.

Zwrócić trzeba jeszcze uwagę na węgiel (253 tys. ton), który Litwa sprowadzała, płacąc przeciętnie po 27,— zł za 1 tonę, gdy Polska tymczasem ofiaruje węgiel już za 15,— zł.

Wartość przywozu do Litwy z poszczególnych państw

(w milionach złotych)

Państwa	1932	1935	1936	1936 w % wartości
Ogółem	**148,9**	**114,4**	**139,1**	**100,0**
Anglia	16,1	42,8	50,7	36,5
Niemcy	60,0	13,1	12,8	9,2
Belgia	6,7	4,4	12,2	8,8
Z. S. R. R.	9,1	12,2	13,1	9,4
Francja	5,1	3,9	4,3	3,1
Czechosłowacja . . .	11 3	8,3	6,7	4,8
Stany Zjedn. A. P. .	5,7	3,5	3,9	2,8
Holandia	4,0	5,4	6,3	4,5
Szwecja	3,1	2,8	4,3	3,1
Dania	1,8	3,0	4,2	3,0
Łotwa	6,9	1,5	1,8	1,3
Szwajcaria	1,6	1.7	2,2	1,6
Austria	—	1,8	2,2	1,6
Finlandia	—	0,3	0,4	0,3
Norwegia	—	0'3	1,3	0,9
Estonia	1,9	1,2	0,8	0,6
Włochy	3,6	0,2	0,4	0,3
Polska	3,1	0,1	0,1	0,1
Inne	8,9	7,9	11,4	8,1

Kierunki handlu zagranicznego Litwy układają się w ciekawy sposób. Głównym odbiorcą, jak i dostawcą Litwy jest Anglia (48% wywozu i 37% przywozu). Litwa posiada z nią duże dodatnie saldo handlowe.

Drugim najważniejszym kontrahentem Litwy były Niemcy, których udział w handlu zagranicznym Litwy spadł w ostatnich latach znacznie z powodu konfliktów natury politycznej. Niemcy aż do 1934 r. były naczelnym eksporterem do Litwy (artykuły przemysłowe) wywożąc z Litwy bardzo mało. Dalej idą Rosja Sowiecka (9,4% przywozu i 5,3% wywozu), a ostatnio Belgia, eliminująca wpływy niemieckie. Na dalszych miejscach znajdują się: Francja, Czechosłowacja, Stany Zjednoczone Ameryki Północnej itd.

Polska niestety zajmowała ostatnie miejsce w handlu zagranicznym Litwy, biorąc udział zaledwie 0,1% w przywozie i 0,2% w wywozie.

Analizę niniejszą zakończyć trzeba stwierdzeniem, że rynek litewski, aczkolwiek niezbyt wielki, jest bardzo chłonny i winien zainteresować eksporterów polskich. Dzięki bezpośredniemu sąsiedztwu, a co za tym idzie obniżonym kosztom transportu, dzięki podobnej strukturze gospodarczej, podobnym wymaganiom rynku litewskiego — towar polski miałby dużą zdolność konkurencyjną. O ile trudniej byłoby konkurować z Anglią ze względu na to, że jest ona głównym odbiorcą Litwy, o tyle otwiera się przed eksportem polskim możliwość przejęcia stanowiska Rosji, Niemiec, Belgii czy Czechosłowacji, t. zn., polska produkcja mogłaby pokryć całe zapotrzebowanie Litwy tak na wyroby włókiennicze, jak metalowe (maszyny) czy nawet surowce. Obroty przy tym mogłyby dosięgać sumy przeszło 50 mil. zł.

J. K.



ŁADUNKI TOWAROWE Z GDYNI VIA PORT SAID DO CAIRO.

Polska Agencja Morska w Gdyni rozpoczęła za pośrednictwem reprezentowanych przez siebie linij żeglugowych z dniem 1 sierpnia br. przyjmować ładunki towarów również do Cairo przez Port Said.

TRANSPORTY NA DALEKI WSCHÓD.

W przyszłym tygodniu przychodzi do Gdyni statek „Protesilaus“, należący do linii Far East Line, który zabierze z Gdyni i Gdańska ładunki, przeznaczone do portów Dalekiego Wschodu.

JAKIE PRACE NIE NALEŻĄ DO PRZEŁADUNKU PORTOWEGO W GDYNI.

Urząd Morski w Gdyni wydał następujące orzeczenie w sprawie ustalenia pojęcia przeładunku portowego:

1. „Czynności wewnątrz magazynu lub poza obrębem tegoż dokonane w związku z przeładowaniem ziemniaków na terenie portu, a związane ściśle z ważeniem, suszeniem, sortowaniem, transportowaniem jeszcze niezdatnych do składowania skrzyń lub worków, wreszcie z montowaniem i bandażowaniem (cyklopowaniem) skrzyń — nie podpadają pod pojęcie przeładunku portowego“.
2. „Przeładunek towarów importowanych a przeznaczonych dla potrzeb lokalnych Gdyni i okolicy z bocznicy f-my Hartwig do magazynu i z tegoż magazynu na dalsze urządzenia przewozowe lądowe nie podpada pod pojęcie przeładunku portowego“.
3. „Przeładunek przetworów zakładów przemysłowych położonych w porcie na wagony, samochody, wozy i inne środki ko-

munikacyjne, nie przeznaczonych dla dalszego przewozu drogą wodną nie podpada pod pojęcie przeładunku portowego".

4. „Przeładunek towarów pochodzenia krajowego przeznaczonych dla konsumcji w kraju, dokonany na terenie portu nie podpada pod pojęcie przeładunku portowego".
5. „Przeładunek surowca z urządzeń przewozowych lądowych do zakładu przemysłowego położonego na terenie portu, nie podpada pod pojęcie przeładunku portowego".

TRANZYT POLSKI NA NIEMNIE DO LITWY.

Według „Ost-Europa Markt" polsko-litewska współpraca gospodarcza może mieć duże znaczenie jeśli chodzi o tranzyt na Niemnie, bowiem sama wymiana towarowa jest ograniczona podobną strukturą gospodarczą obu krajów. Transport drzewa z Polski na Niemnie szacowany jest na 450 tys. ton; dotychczas wynosił on ok. 250 tys. ton rocznie. Przewidywane są również transporty wełny, płótna, lnu, konopi itd. w wysokości ok. 50 tys. ton rocznie.

„STOCZNIA GDAŃSKA" ZAKUPIŁA DOK W HOLANDII.

Według doniesień prasy holenderskiej Droogdok Mij. z Amsterdamu po dłuższych rokowaniach sprzedała swój dok „Juliana" towarzystwu International Shipbuilding and Engineering Co. w Gdańsku. Dok został zbudowany w latach 1911—1913 przez Nederlandsche Scheepsbouw Mij. w Amsterdamie, jest cały ze stali, a rozmiary jego wynoszą: 187 m długości i 33½ m szerokości. Jego zdolność podnoszenia wynosi 16.000 ton. Dok był obok doku „Hendrik" (25.000 ton), drugim z kolei największym dokiem wspomnianego holenderskiego towarzystwa. W ciągu najbliższego tygodnia dok ma być odholowany do Gdańska, i to do Ymuiden przez holenderskie, a stąd do Gdańska przez niemieckie holowniki.

NOWY PORT NIEMIECKI PEYSE W PRUSACH WSCHODNICH.

Jak podają „Deutsche Verkehrs-Nachrichten", w Prusach Wschodnich projektuje się budowę nowego portu morskiego Peyse. Spowodowane to ma być dużym ruchem żeglugowym na Bałtyku, który wzmógł się według obliczeń szacunkowych o ok. 20—25% wobec stanu z roku 1913. Zwiększyły się również obroty portów w Prusach Wschodnich, szczególnie Królewca, gdzie obrót towarowy w roku 1937 wyniósł 3,66 mil. t., wobec 1,68 mil. t. w r. 1932. Oczywiście pismo nie podaje, że wzrost obrotów w portach Prus Wschodnich spowodowany jest w znacznej mierze przekierunkowaniem niemieckich transportów z drogi lądowej na morską, celem ominięcia polskiego Pomorza. Wybudowanie w Prusach Wschodnich czwartego portu ma niejako odciążyć porty w Królewcu, Elbągu i Piławie. Obszar przemysłowy w Królewcu jest prawie całkowicie wyzyskany. Nowy port ma powstać przy królewieckim kanale morskim pod Peyse, gdzie znajdują się znaczne obszary, nadające się dla zakładów przemysłowych. Planuje się wobec tego rozbudowę kanału na trasie 15-kilometrowej z Piławy do Peyse.

Projektuje się budowę dwu wielkich basenów portowych, z których jeden, o nabrzeżu 2000 metrów, już jest w budowie. Pierwszy basen będzie posiadał zdolność przeładunkową 1,2 mil. ton na rok. Przewidziany przyrost ruchu komunikacyjnego powstanie w wyniku budowy nowych zakładów przemysłowych w Prusach Wschodnich i nie wpłynie ujemnie na ruch starych portów.

Budowa portu będzie trwała około 5 lat. Notuje się już pierwsze transporty materiałów budowlanych, które nadchodzą do Peyse tak drogą wodną śródlądową, jak i morską. Koleje państwowe przygotowują już połączenie obecnej wsi rybackiej, a przyszłego portu Peyse nad Zalewem Wiślanym z linią Królewiec—Piława. Należy się liczyć z tym, że czwarty wschodnio-pruski port morski Peyse już w niedalekiej przyszłości odegra pewną rolę w komunikacji i ruchu towarowym na Bałtyku.

ROZWÓJ I PERSPEKTYWY ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ W NIEMCZECH.

Prasa niemiecka poświęca obecnie baczną uwagę zagadnieniom żeglugi śródlądowej, które w Rzeszy nabierają rosnącej aktualności w ostatnich latach, a szczególnie teraz po przyłączeniu Austrii. Koleje w Rzeszy są tak przeciążone transportami, że tańsza i pod niejednym względem dogodniejsza komunikacja na wodach śródlądowych zdaje się mieć szanse dużego rozrostu.

Kilka cyfr porównawczych podkreśla wagę tego zagadnienia:

Ruch towarowy na kolejach Rzeszy i na drogach wodnych śródlądowych w milionach ton: Koleje państwowe 1932 — 280, 1933 — 308, 1934—366, 1935—408, 1936—452, 1937—498*), wzrost za 1937 wobec 1932 — 77,8%.

Żegluga śródlądowa 1932—74, 1933—78, 1934—95, 1935—101, 1936—110, 1937—130*), wzrost za 1937 wobec 1932 — 75,7%. (* oznacza cyfry tymczasowe).

Wprawdzie za okres 6-lecia 1932—37 wzrost ruchu na kolejach Rzeszy jest procentowo większy, niż wzrost na drogach wodnych śródlądowych, jednakże przyrost ruchu wodnego o 29 milionów ton w ostatnich dwu latach wobec przyrostu 27 mil. ton w trzech latach 1933—35 wskazuje na wybitne tendencje rozwojowe tego ruchu. Należy przypuszczać, że przewidywane ożywienie żeglugi śródlądowej w związku z realizacją planu czteroletniego Rzeszy odbije się niewątpliwie korzystnie na wodnym ruchu transportowym. Będące na ukończeniu nowe kanały niemieckie, a w szcze-

gólności mający być oddany do użytku w roku 1945 Kanał Ren — Dunaj, rozszerzą sieć dróg wodnych w Niemczech w stopniu umożliwiającym wchłonięcie szybko rosnącego ruchu transportowego.

ROZBUDOWA NIEMIECKIEJ FLOTY DLA HANDLU Z AFRYKĄ.

Na stoczni „Vulkan“ w Bremie spuszczony został duży motorowiec towarowo-pasażerski dla obsługi niemieckiej linii do Zachodniej Afryki. Statek ten nazwany „Kamerun“, posiada 11,3 tys. metrów sześciennych przestrzeni ładownej, z tego około 1000 metrów sześciennych stanowi tank dla przewozu oleju palmowego. Poza tym posiada on 12 miejsc dla pasażerów (6 kabin). Przewiduje się, że drugi statek o podobnych rozmiarach i urządzeniach pod nazwą „Togo“ będzie oddany do obsługi tej linii jesienią br.

PRZESUNIĘCIA W KIERUNKACH NIEMIECKIEGO EKSPORTU.

Niemiecki wywóz w pierwszym kwartale rb. w porównaniu z takimże okresem r. ub. wykazuje charakterystyczne przesunięcia, mianowicie silny wzrost wywozu do krajów południowo-wschodniej i wschodniej Europy oraz do Ameryki Środkowej i Południowej, natomiast poważny spadek do Stanów Zjednoczonych, jak wykazuje poniższe zestawienie:

Spadek niemieckiego wywozu do:

Stanów Zjednoczonych o	14.4%
krajów imperialnych o	2,5%
krajów półn. Europy o	0,7%
Umiarkowany wzrost do:	
przemysłow. krajów kontynentu o	2.1%
Wielkiej Brytanii o	2,9%
Silny wzrost do krajów:	
rolniczych na południ. wschodzie Europy	26.8%
do Środk. i Południ. Ameryki	30,6%
rolniczych krajów na wschodzie Europy	57,2%

POGŁĘBIANIE PORTU W SZCZECINIE.

W ciągu sierpnia rb. wykonywane są w porcie szczecińskim prace pogłębiarskie. Mianowicie przy pomocy dragi zostaje usunięty narożnik przy ujściu Rynny Grabowskiej (Grabower Fahrt) do Odry, t. j. południowy róg t. zw. Ostrowu Bredowskiego (Bredower Werder). Ponieważ miejsce to leży naprzeciw wielkiego elewatora zbożowego, uzyska się w ten sposób tyle miejsca, że będą tu mogły zawracać także większe statki, gdyż nowy kanał (Fahrt) będzie miał wtedy szerokość 150 m. Ilość usuniętej ziemi będzie wynosiła 50.000 m. kub.

NOWY PORT DUŃSKI NÄVSTVED.

Otwarty w maju br. nowy port duński Nävstved w Zelandii, jest dobrze wyposażony. Połączony jest z morzem 8,5 km długim kanałem o 6 m głębokości, tak że mogą zawijać do niego statki 2500-tonowe. Długość nabrzeży wynosi 1.100 m i uzbrojone są one w 6 nowoczesnych kranów.

ROZBUDOWA DUŃSKIEGO PORTU W ODENSEE.

Zarząd miasta w Odensee powziął uchwałę rozbudowania portu w Odensee kosztem 4 mil. kor. duńskich. Roboty obejmujące budowę nowego basenu, nabrzeży i dróg mają być wykonane w ciągu 4 lat.

F-A „BATA“ W HOLENDERSKIM PORCIE VLISSINGEN.

Znana czeska firma obuwnicza „Bata“ poczyniła w ostatnim czasie przygotowania celem założenia w południowo-holenderskim porcie Vlissingen składnicy obuwia i przyborów fabrykacji obuwia. W tym celu wydzierżawiono tej firmie na przeciąg roku magazyn przy nabrzeżu o powierzchni 1800 metr. kw. Pierwsza przesyłka, zawierająca 200 ton maszyn i części maszyn, przybyła już z Czechosłowacji do portu Vlissingen, mogącego się stać podstawą przyszłej centralnej składnicy wysyłkowej „Baty“.

NOWY SZWEDZKI MOTOROWIEC NA LINII PÓŁNOCNO-ATLANTYCKIEJ.

Na linii północno - atlantyckiej będzie kursował nowy motorowiec szwedzki „Tunaholm“. Szybkość motorowca wynosi 15 węzłów — czas podróży z Nowego Yorku do Göteborga wynosić ma 10 dni, a do Sztokholmu 13 dni. Statek będzie odwiedzał w Ameryce — Boston, Hampton Roads, Baltimore, Philadelphia i Nowy York, a w Szwecji Göteborg, Malmö, Norrköping, Sztokholm i w Finlandii — Helsinki.

ZAROBKI PORTU LONDYŃSKIEGO ZA ROK 1937/38.

Wpływy netto zarządu portu londyńskiego za okres roczny zakończony 31 III wykazują dalszy wzrost i wynoszą Ł 1.693 tys.

W roku 1936/7 wpływy netto wynosiły Ł 1.534 tys., w r. 1935/6 Ł 1.586 tys., w r. 1934/5 — Ł 1.490 tys., w r. 1933/4 — Ł 1.453 tys., a w r. 1932/3 — Ł 1.327 tys. Po dodaniu sumy Ł 404.705 pozostałej z poprzedniego roku, oraz odsetek itp. ogólna suma netto wynosi Ł 2.177 tys. Po odpisaniu sum na wydatki portu saldo kredytowe wynosi Ł 341 tys. Jak widzimy pozycja finansowa portu londyńskiego jest bardzo pomyślna.

ROBOTNICY PORTOWI W PORCIE LONDYŃSKIM.

Według oficjalnych danych nastąpił znaczny spadek bezrobocia w porcie londyńskim, wynoszący w porównaniu z 1932 r. ok. 46%. W ostatnich latach według obliczeń Minister-

stwa Pracy przeciętne roczne cyfry ilości bezrobotnych posiadających karty portowe wynoszą w 1934 r. — 5.931, w 1935 — 5.483, w 1936 — 4.762, w 1937 — 4.230 osób. Jak z cyfr tych wynika, następuje z roku na rok spadek bezrobocia wśród zarejestrowanych robotników portowych i wzrost zatrudnienia, nie należy jednak pominąć dużej cyfry robotników niezarejestrowanych, którzy podobnie jak i w innych portach, stanowią bolączkę portu londyńskiego.

OBROTY TOWAROWE PORTÓW RUMUNII W 1937 R.

Ogólne obroty towarowe portów morskich i rzecznych Rumunii w 1937 r. przedstawiają się następująco: na wejściu — 2.510.658 ton (kabotaż 781.871 t., import — 398.602 t., przeładunek — 539.555 t., tranzyt — 790.630 t.), na wyjściu — 10.079.792 ton (kabotaż 1.029.158 t., eksport — 7.716.162 t., przeładunek — 540.984 ton, tranzyt — 793.488 ton).

Największe obroty towarowe wykazują porty według poniższego zestawienia:

	Towary	
	wchodzące	wychodzące
Constanta	141.373 ton	5.212.844 ton
Braila	1.113.754 ton	1.258.156 ton
Giurgiu	209.506 ton	1.023.572 ton
Galati	284.475 ton	600.996 ton
Reni	234.878 ton	295.192 ton
Sulina	159.195 ton	151.769 ton

W ruchu statków największego portu rumuńskiego Constanta zanotowano na wejściu 1.765 statków, a na wyjściu 1.772 statki.

Spośród statków obcych statystyka podaje na wejściu i wyjściu statków pod polską banderą 21 o łącznej wyporności 94.899 ton. Na ogólną ilość 18.113 przywiezionych pasażerów, statkami polskimi przyjechało 3.654 osób, a na ogólną ilość 30.835 wywiezionych pasażerów — statkami polskimi wyjechało 6.632 osoby.

REDUKCJA OPŁAT W PORCIE SULINA NAD MORZEM CZARNYM.

Jak podaje czasopismo „Dock and Harbour Authority“ Europejska Komisja Dunaju postanowiła zredukować opłaty dla statków w porcie Sulina. Obniżka będzie obowiązywała od 15 XII br. do 15 III 1939 r. i będzie wynosiła jednego franka złotego od E. C. D. tony rejestrowej przy kombinowanych przewozach zboża — lichtugami na Dunaju i przeładunku w Sulinie na parowce.

NOWE TURECKIE PORTY NAD MORZEM CZARNYM.

Dzięki kredytom uzyskanym przez rząd turecki w Anglii, a wynoszącym Ł 16 mil. nastąpi budowa dwóch nowych portów nad Morzem Czarnym — Catalagzi i Mensin.

AMERYKAŃSKI INSTYTUT MARYNARKI HANDLOWEJ.

Dotychczasowy „Amerykański Związek Armatorów Statków Parowych“ („American Steamship Owners Association“) został zreorganizowany i przemianowany na „Amerykański Instytut Marynarki Handlowej“ („American Merchant Marine Institute“). Działalność Instytutu sformułowana przez prezesa tegoż ma na celu: „taki rozwój floty handlowej, aby wystarczała ona do przewożenia obiektów zagranicznego i wewnętrznego handlu morskiego U. S. A. i dążenie, aby właścicielami i kierownikami statków pod flagą U. S. A. byli obywatele U. S. A. oraz, by flota składała się z najlepiej wyposażonych, najbezpieczniejszych i najodpowiedniejszych typów statków zbudowanych w U. S. A. i posiadających sprawną załogę spośród obywateli U. S. A.“

Członkami Instytutu są towarzystwa żeglugowe pracujące w żegludze morskiej pod flagą Stanów Zjednoczonych A. P. Reprezentują one ponad 4 miliony tonażu żeglugowego wartości $ 1.000.000.000 i przewożą towary jak i pasażerów do wszystkich punktów w Stanach Zjednoczonych i za granicę.

CENY NOWEGO TONAŻU.

Ceny nowego tonażu wyższe obecnie o około 30 sh za tonę (nowoczesnego parowca towarowego) od cen w roku ubiegłym — motywowane są przez właścicieli stoczni wzrostem cen stali, robocizny, wyższymi cenami maszyn itd. Słuszność swych argumentów popierają właściciele stoczni cyframi, które np. jeśli chodzi o koszt stali, użytej do budowy parowca o 7.500 ton d. w. oraz ogólny koszt budowy statku kształtowały się od 1932 r. następująco:

Czerwiec	Koszt stali	wzrost	Ogólne koszty budowy statku	wzrost
1932	Ł 16.500	—	Ł 63.000	—
1933	Ł 16.500	—	Ł 62.500	—
1934	Ł 16.500	—	Ł 64.000	Ł 1.000
1935	Ł 16.500	—	Ł 65.500	Ł 2.500
1936	Ł 18.000	Ł 1.500	Ł 72.000	Ł 9.000
1937	Ł 22.000	Ł 5.500	Ł 100.000	Ł 37.000
1938	Ł 22.000	Ł 5.500	Ł 108.000	Ł 45.000

WIADOMOŚCI CELNE, IMPORTOWE I EKSPORTOWE

POZWOLENIA PRZYWOZU BEZDEWIZOWE.

Przy ubieganiu się o pozwolenia przywozu bezdewizowe, zwłaszcza z krajów o kontyngentach wartościowych (jak np. Francja, Niemcy) — importerzy winni dokładnie podawać, w jaki sposób uregulowano należności za towar. Wskazane jest udzielanie tych wyjaśnień równocześnie z wnoszeniem podań o pozwolenie przywozu, gdyż Komitet Przywozowy nie będzie rozpatrywał żadnego z podań o pozwolenie przywozu bezdewizowe, bez uzyskania od importera powyższych wyjaśnień.

CŁO WYWOZOWE NA RAKI.

Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 29 VII 1938 r. w sprawie częściowej zmiany taryfy celnej wywozowej wprowadza cło wywozowe na raki żywe słodkowodne (poz. 31e tar. celn. wywoz.) Cło wywozowe wynosi zł 200 od 100 kg raków żywych (brutto). Raki żywe, wywożone za granicę za zaświadczeniami Ministerstwa Przemysłu i Handlu — nie podlegają cłu wywozowemu.

Zwolnione są od cła wywozowego również raki żywe wywożone — każdorazowo w ilości najwyżej 2 kg brutto — przez osoby zamieszkałe w pasie granicznym.

Zaświadczenia na wolny od cła wywóz raków będą wydawane tylko zarejestrowanym firmom krajowym, eksportującym raki o pewnych standartach, określanych przez Radę Handlu Zagranicznego, która będzie sprawowała ogólny nadzór nad tym eksportem.

Rozporządzenie z dnia 29 VII 1938 r. wejdzie w życie trzeciego dnia po ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw R. P.

PRZYWÓZ BANANÓW I GĄBEK MORSKICH Z KOLONIJ I POSIADŁOŚCI WŁOSKICH.

W ramach kontyngentów włoskich w drodze rozrachunku dopuszczalny jest przywóz bananów z p. t. c. 60 i gąbek morskich z p. t. c. 142 z kolonij i posiadłości włoskich, łącznie z Abisynią. Natomiast nie będą wydawane w ramach tych kontyngentów pozwolenia przywozu na inne towary z kolonij i posiadłości włoskich. Powyższe zarządzenie uchyla wszystkie poprzednie dyspozycje Ministerstwa Przemysłu i Handlu w sprawie importu z kolonij i posiadłości włoskich.

IMPORT SKÓR DO SZWECJI.

Import skór do Szwecji jest znaczny, wynosi on bowiem wg danych statystycznych na r. 1937 — 2.379.565 kg. Największe zapotrzebowanie istnieje na skórki „boxcalf“ i „rindbox“, mniej natomiast sprowadza się „chevreaux“. Importuje się głównie z U.S.A. Przywóz skóry chromowej jest nieznaczny, gdyż cło z powodu dużej wagi skóry podraża zbytnio towar.

Przy kawałkach skóry mniejszej wagi niż 1 kg cło wynosi:

na „boxcalf“, „rindbox“, „chevreaux“ i na chrom — 90 kor. szw. od 100 kg.

Przy kawałkach skóry większej wagi niż 1 kg cło wynosi:

na „boxcalf“, „rindbox“, „chevreaux“ i na chrom — 65 kor. szw. od 100 kg.

Import skór do Szwecji wg poszczególnych gatunków przedstawia się następująco:

	kg	kor.
skóry surowe kozie lub owcze (suszone)	1.528.942	3.714.332
skóry inne niż wyżej wymien.	1.574.768	1.924.683
skóry końskie bez spec.	94.334	90.580
skóry bydlęce (suszone)	472.179	860.593
skóry bydlęce wapnem zaprawiane lub solone na sucho	1.950.697	2.648.236
skóry inne	13.122.680	17.142.628
skóry innych zwierząt (suszone)	46.397	161.765
skóry inne	14.518	27.628
skóry na klej i inne odpadki	346.851	98.052
skóry obrabiane	68.518	354.474
Krupony, pasy, skóry twarde	34.990	165.431
skóry hipopotamie	669	2.690
skóry inne, całe i półskóry	6.128	25.076
kawałki skóry	972	3.302
inne gatunki skóry w sztukach powyżej 1 kg wagi	121.673	1.103.616
lakierowane	34.443	509.390
inne	27.181	159.989
inne gatunki skóry poniżej 1 kg wagi	627.928	11.166.810
lakierowane	33.101	542.914
inne	271.894	2.188.978
skóry twarde i miękkie sztancowane	7.652	158.378
skóry innego gatunku	6.238	134.039

Ogólny import skór do Szwecji w r. 1937 wyniósł kg 20.379.565 na sumę kor. 42.882.036.

Udział Polski w imporcie skór wyniósł 8.302 kg wartości 22.000 kr. szw.

IMPORT PRZETWORÓW ZIEMNIACZANYCH DO TURCJI.

Dekstrynę, mąkę ziemniaczaną oraz cukier gronowy sprowadza się do Turcji z zagranicy, gdyż produkcja krajowa w tej dziedzinie nie egzystuje.

Głównymi dostawcami wspomnianych przetworów są Holandia, Dania, Niemcy oraz Węgry. Udział ich w eksporcie do Turcji przedstawia się następująco:

m ą k a k a r t o f l a n a :

Holandia . . 63.341 kg
Belgia . . . 10.088 kg
razem . . . 73.429 kg wart. 3.667 Ltqs.

d e k s t r y n a :

Niemcy . . 119.233 kg
Holandia . . 325.637 kg
Węgry . . . 4.149 kg
razem . . . 454.229 kg wart. 72.012 Ltqs.

c u k i e r g r o n o w y : Turcja nie importuje zupełnie tego artykułu.

C ł o pobierane stosownie do przepisów umowy handlowej polsko-tureckiej wynosi:

dla mąki ziemniaczanej — 16 Ltqs od 100 kg
dla dekstryny — 9 Ltqs od 100 kg
dla cukru gronowego — 20 Ltqs od 100 kg

Jeśli chodzi o zorganizowanie eksportu do Turcji, to po skalkulowaniu cen, które należy importerowi podawać fob. granica polska, względnie cif Stambuł, należałoby wystąpić z dezyderatem uzyskania kontyngentów na odnośny artykuł, gdyż do chwili obecnej Polska kontyngentów tych nie posiada.

Kurs przeliczenia 1 Ltqs. (funt turecki) wynosi około zł 4,22 za jednego funta.

DREWNO POLSKIE NA RYNKU ANGIELSKIM.

Eksport drewna z Polski do Anglii na skutek niskich cen zmalał znacznie w ostatnich miesiącach. Spadek wywozu odbił się na ce-

nach drewna z Polski. Pomimo spadku cen i nacisku eksporterów na rzecz obniżki stawek przewozowych, stawki te utrzymują się na wysokości dawnej. Jest to skutek decyzyj powziętych na zjeździe w Sztokholmie (dnia 2 czerwca) przez zrzeszonych armatorów, którzy wolą wiązać swój tonaż niż pracować przy stawkach nierentownych. Mimo to ostatnie tygodnie zdają się zapowiadać pewną poprawę dla drewna polskiego.

Przede wszystkim więc decyzja angielskiego Ministerstwa Kolei o stworzeniu zapasu podkładów otwiera widoki pomyślne dla kampanii tegorocznej, a nawet i następnej. Pewne dane pozwalają też sądzić, że ZSRR w roku przyszłym wycofa się z dostaw podkładowych. Objawem tych możliwych zmian na lepsze jest fakt, że jedna z większych firm drzewnych angielskich Christies Wharf Ltd. zaczęła dokonywać w Gdańsku poważnych kontraktów na slipry polskie, prowadząc jednocześnie rozmowy na temat dostaw w roku przyszłym.

ROSNĄCE ZNACZENIE GDYNI NA RYNKACH POŁUDNIOWO-AZJATYCKICH.

Do Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni zwróciła się ostatnio poważna firma importowo-eksportowa w Bombaju (Indie Brytyjskie) z zamiarem nawiązania bliższego kontaktu handlowego z importerami polskimi. Fakt powyższy dowodzi rosnącego znaczenia Gdyni, jako portu oraz jako ośrodka eksportowego dla zagranicy.

Jak wynika z oferty wspomnianej firmy bombajskiej, importerzy nasi mają sposobność wyeliminowania zbędnego pośrednictwa zagranicznego przez sprowadzanie takich artykułów, jak: orzeszki ziemne, kapok, wełna, ziarna anyżowe, sezamowe, pieprz itp. kolonialnych artykułów z Indyj.

(L. dz. 15620, U/Kal/Re).

USPRAWNIENIE POLSKIEGO EKSPORTU DO AMERYKI PÓŁNOCNEJ I ŚRODKOWEJ.

Polska Agencja Morska w Gdyni otrzymała przed niedawnym czasem nową agenturę linii kolejowej Baltimore & Ohio Line, stanowiącą najważniejszy węzeł kolejowy środkowych Stanów U. S. A. Jest to dalszy krok w celu ułatwienia eksportu do Ameryki Północnej. P. A. M. posiadając już agentury linij kolejowych: Canadian National Reilwais oraz linij meksykańskich — może w Gdyni wystawiać bezpośrednie konosamenty nie tylko do portów amerykańskich, ale również do miejscowości położonych wewnątrz kraju, umożliwiając w ten sposób penetrację polskich eksporterów na rynki amerykańskie, kanadyjskie i meksykańskie; zwłaszcza ten ostatni zaznacza się ożywionym ruchem, bo w ostatnich 2 miesiącach wysłano z Gdyni siedmiu statkami transporty do miejscowości położonych w Meksyku i transportowanych z portu Vera Cruz koleją do wnętrza kraju.

WYDAWANIE ZAŚWIADCZEŃ EKSPORTOWYCH NA WYWÓZ ZBÓŻ ZA ZWROTEM CŁA.

W związku z rozporządzeniem Ministra Skarbu, ustalającym zwroty cła na zboża, produkty ich przemiału, nasiona roślin strączkowych i oleistych oraz na słód i groch polerowany (Dz. U. R. P. Nr 53, poz. 420), ukazało się obwieszczenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 30 VII 1938 r. o wykazie organizacyj uprawnionych do wydawania zaświadczeń eksportowych na wywóz za zwrotem cła wymienionych wyżej produktów oraz o warunkach uzyskania tych zaświadczeń.

Na mocy tego obwieszczenia zaświadczenia upoważniające do uzyskania zwrotu cła, otrzymywać będą firmy wpisane do rejestru eksporterów prowadzonego przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, za pośrednictwem Związku Eksporterów Zboża R. P. w Poznaniu (Al. Marcinkowskiego Nr 3).

Do rejestru eksporterów zapisane mogą być firmy, które przedstawią za pośrednictwem Związku Eksporterów Zboża następujące dokumenty:

a) wyciąg z rejestru handlowego, względnie spółdzielczego;

b) odpis świadectwa przemysłowego odpowiedniej kategorii, względnie odpis karty rejestracyjnej ważnej na rok bieżący;

c) opinię właściwej izby przemysłowo-handlowej wydanej w porozumieniu z właściwą izbą rolniczą, względnie — w odniesieniu do spółdzielni — opinię właściwego związku rewizyjnego lub Państwowej Rady Spółdzielczej o kwalifikacjach i solidności kupieckiej;

d) zaświadczenie, iż firma jest członkiem właściwej giełdy zbożowo-towarowej;

e) deklarację, w której firma zobowiązuje się stosować do zarządzeń Ministerstwa Przemysłu i Handlu i postanowień wykonawczych Związku Eksporterów Zboża.

Rozróżnia się następujące rejestry eksportowe:

I. rejestr eksporterów zbóż: — wymagane: świadectwo przemysłowe kategorii I lub II dla przedsiębiorstw handlowych, względnie karta rejestracyjna Dział I, litera a lub b;

II. rejestr eksporterów nasion roślin strączkowych i oleistych: — wymagane świadectwo przemysłowe kategorii I, II lub III dla przedsiębiorstw handlowych, względnie karta rejestracyjna Dział I, litera a, b lub c;

III. rejestr eksporterów mąki i produktów przemiału: — wymagane świadectwo przemysłowe kategorii I, II, III lub IV dla przedsiębiorstw przemysłowych, względnie karta rejestracyjna Dział II, litera a lub b;

IV. rejestr eksporterów słodu: — wymagane:

a) świadectwo przemysłowe kategorii I lub II dla przedsiębiorstw handlowych, wzgl. karta rejestracyjna Dział I, litera a lub b, albo b) świadectwo przemysłowe kategorii I, II, III, IV lub V dla przedsiębiorstw przemysło-

wych, wzgl. karta rejestracyjna Dział II, litera a lub b.

Firmy wpisane do rejestru I mogą również trudnić się wywozem nasion roślin strączkowych i nasion roślin oleistych.

Spółdzielnie (rejestr I i II) obowiązane są przedstawić świadectwo przemysłowe przynajmniej III kategorii.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarządziło, iż firmy eksportowe i niezarejestrowane wg wymagań § 3 i 4 obwieszczenia z dnia 30 VII 1938 r. (Monitor Polski 173, poz. 319), figurujące jednak w dotychczasowych rejestrach eksportowych — mogą otrzymywać zaświadczenia eksportowe jedynie do dnia 15 września 1938 r.

Firmy te, o ile przedstawiły już uprzednio wszystkie wymagane dokumenty, powinny złożyć do tego czasu wniosek o wpisanie ich do rejestru wraz z deklaracją przewidzianą w § 3e obwieszczenia.

W SPRAWIE PODSKUBYWANIA GĘSI, PRZEZNACZONYCH NA WYWÓZ DO NIEMIEC.

W bieżącej kampanii eksportowej duże trudności w zbycie gęsi powstały na skutek nieodpowiedniego podskubywania gęsi przez hodowców. Kupcy niemieccy, sprowadzający gęsi z Polski, odmawiają przyjmowania gęsi zbyt mocno podskubywanych na grzbietach. Według otrzymanych informacyj, na stacjach granicznych (Zbąszyń) urzęduje specjalna komisja niemiecka, która dyskwalifikuje jako nienadające się na eksport gęsi nieodpowiednio podskubywane. Wobec wielkiej roli, jaką odgrywa eksport gęsi do Niemiec na naszym rynku drobiu, niewykorzystanie kontyngentu na wywóz gęsi do Niemiec odbić się może ujemnie na kształtowaniu się cen gęsi otrzymywanych przez rolników. Z tego względu rolnicy winni dołożyć wszelkich starań, by eksporterom dostarczyć wyłącznie gęsi odpowiednio podskubane. Podskubanie gęsi winno nastąpić w 2 do 3 tygodnie przed odstawą, przy czym podskubywanie należy rozłożyć na kilka razy i wyrywać tylko pióra dojrzałe, które prawie same wypadają. Nie należy wyrywać piór z grzbietu, ze skrzydeł, piór z boków, służących do podpierania skrzydeł i utrzymania ich pozycji. Gęsi podskubane w ten sposób opierzają się znów całkowicie w 2 do 3 tygodnie po nadejściu do tuczarni i idą na rzeź w pełnym, a jednak odświeżonym opierzeniu. Na tym właśnie kupcom niemieckim zależy.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH, ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 LIPCA 1938 R.

BELGIA. Ostatnio przeprowadzone zmiany taryfy celnej dotyczą: gruszek świeżych, płynnej gumy, szkieł do okularów i aparatów radioelektrycznych.

EGIPT. Dnia 11 VII br. weszły w życie podwyższone cła na: cukier, glukozę, wyroby cukiernicze, czekoladę, pomidory w puszkach i zaprawie, esencje kawy, drożdże, szmergiel, artykuły farmaceutyczne, farby mineralne, przędzę ze sztucznego jedwabiu, stożki kapeluszowe, kapelusze męskie i damskie, czapki i berety, rury i łączniki do rur, piece, kominki i grzejniki, narzędzia z lanego żelaza i ze stali, nity i haki, blachy i płyty metalowe oraz lampy elektryczne.

ESTONIA. Począwszy od 5 VII br. obowiązuje podwyższone cło na surowe skóry, w wysokości 0,60 kor. od 1 kg netto.

FRANCJA. Kontyngentowanie przywozu kartofli oparte zostało na nowych zasadach. Kontyngent przywozowy wynosi do 30 VI 1939 — 800.000 q. (13 VII 38).

HOLANDIA. Z dniem 1 lipca rb. przedłużono na rok okres kontyngentowania przywozu następujących artykułów do Holandii.

	Okres bazowy	Ustaw. przydział
Papier i wyroby	1933/34	50% wagi brutto
Celofan itp.	1933	100% wagi brutto
Tapety	1933/34	90% wagi brutto
Nawozy sztuczne	1 VII 32-1 VII 33	30% wagi brutto
Saletra chilijska	1932/33	100% wagi brutto
Woda amoniakowa	1934	100% wagi netto
Śruby	1933	40% wagi brutto
Podstawy do izolatorów	1933	100% wagi brutto
Przędza lniana	1933	50% wagi brutto
Cement	1931/32	40% wagi brutto

W porównaniu z poprzednim okresem, na uwagę zasługuje zmniejszenie ustawowego przydziału dla papieru i wyrobów z 80% do 50%.

INDIE BRYT. Według doniesienia dziennika urzędowego („Indian Gazette", 25 VI br.) cło na celulozę jak i różne gatunki papieru zostało obniżone.

KOLUMBIA. Urząd Kontroli Dewiz i Wywozów wydał dnia 17 VI br. rozporządzenie, zmieniające dotychczasowe warunki uzyskiwania pozwoleń importowych. Jedną z istotnych zmian, ważnych również dla eksporterów polskich, jest zwolnienie importera kolumbijskiego od obowiązku składania depozytu w wysokości 5 proc. wartości zezwolenia importowego. Ten depozyt gwarancyjny chronił pośrednio interesy dostawców zagranicznych bo dawał im pewną gwarancję, że importerzy kolumbijscy, zmuszeni inwestować pewną gotówkę przy formułowaniu zamówienia, nie będą dokonywać zamówień lekkomyślnych, a także mniej będą skłonni do odmawiania przyjęcia towaru dla błahych motywów czy reklamacyj. Obecne zniesienie 5-procentowego depozytu, choć niewątpliwie korzystne dla importerów kolumbijskich, zwiększa równocześnie ryzyko eksportera zagranicznego. Dlatego też eksporterzy polscy tym bardziej winni zwracać uwagę na staranny dobór swych agentów kolumbijskich, dających gwarancję, że będą opracowywać tylko klientelę istotnie solidną.

PARAGWAJ. Ostatnio wprowadzone zostały znów ostre ograniczenia dewizowe, po dłuższym okresie, w którym praktycznie ograniczeń takich nie było. Nowe przepisy wzorowane są na przepisach argentyńskich, jednak przepisy wykonawcze jeszcze nie zostały wydane. Na razie dewizy zagraniczne sprze-

dawane są tylko przez banki paragwajskie na cele pokrycia należności za import, na podstawie dokumentów.

Celem szybkiego poprawienia sytuacji finansowej kraju, rząd paragwajski ustanowił cło 20% od wartości na wszystkie artykuły, importowane dotychczas bez cła.

STANY ZJEDNOCZONE A. M. Z końcem lipca wejdzie w życie t. zw. „Doughton Bill", wprowadzający pewne zmiany w ustawodawstwie celnym jak też w taryfie celnej. Zmiany dotyczą przepisów o znakowaniu pochodzenia towaru i wprowadzają pewne ułatwienia. Zniesiona zostaje m. in. 10-proc. opłata dodatkowa, nakładana przez urzędy celne w razie stwierdzenia niedostatecznego oznaczenia przesyłek. Przesyłki takie mogą zostać ex post — za zamknięciem celnym — oznaczone. Pewne ułatwienia wprowadza ustawa w samym znakowaniu towarów i przewiduje w szeregu wypadków zwolnienie od tego obowiązku czy to opakowania zewnętrznego, wewnętrznego lub samego towaru. Ustawa przewiduje dalej możliwość zaopatrywania wszelkich statków w towary zagraniczne bez uiszczania cła i innych opłat od tych towarów.

W ustawie zmieniono również taryfikację celną niektórych towarów i tak np. stożki kapeluszowe, które dotychczas podlegały cłu w wysokości 33 c od lb plus 45 proc. od wart., obecnie obciążone być mają cłem w wysokości 40 proc. plus 75 proc. (poz. 1115a); koce wełniane, opłacające cło w wysokości 50 proc. od swej wartości jako wyroby wełniane, obecnie clone być mają indywidualnie, co w praktyce równa się podwyżce cła.

SZWAJCARIA. Ukazało się rozporządzenie regulujące import ziemniaków jadalnych do Szwajcarii. Rozporządzenie wymienia firmy, uprawnione do przywozu kartofli, jak i wysokość kontyngentu importowego.

SZWECJA. Opłata importowa od baraniny została podwyższona z 15 na 30 oera od kg, taka sama opłata od mięsa końskiego wynosi 15 oere od kg. (16 VII 38).

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Konserwy jarzynowe. Agent polski w Boliwii zamierza wprowadzić na ten rynek konserwy jarzynowe i w związku z tym poszukuje odpowiednich dostawców. R/18180/95/S.

Owoce suszone. Polska firma agenturowa w Algerze posiada nabywców na wszelkiego rodzaju owoce suszone. R/18922/76/S.

Różne. Firma agenturowa kubańska poszukuje przedstawicielstw polskich na Kubę. F/18401/4.H./H.

Różne. Firma agenturowa norweska interesuje się objęciem przedstawicielstw z zakresu następujących branż: obuwia gumowego, technicznych wyrobów gumowych, opon do rowerów i samochodów, chemikalij, rur i armatur. E/19691/95/H.

Różne. Firma agenturowa węgierska zaprowadzona w sferach przemysłu elektrotechnicznego, maszynowego i włókienniczego poszukuje odpowiednich przedstawicieli firmy polskiej E/18913/95/H.

Różne. Firma indyjska interesuje się objęciem przedstawicielstw firm polskich na Indie Brytyjskie. E/19685/95/H.

Różne. Firma agenturowa w Anglii poszukuje przedstawicielstw firm polskich z zakresu różnych branż. E/19673/95/H.

Gips modelowy i budowlany. Firma finlandzka interesuje się importem powyższych artykułów. P/18777/53/47/ID.

Klej kostny i skórny. Firma angielska interesuje się importem powyższych artykułów. P/19272/47/ID.

Karbid. Firma angielska pragnie nawiązać kontakt z producentami karbidu w Polsce. P/19679/47/ID.

SPRAWY PODATKOWE

NORMY DOCHODOWOŚCI DLA USTALENIA PAŃSTWOWEGO PODATKU DOCHODOWEGO.

Pomorska Izba Rolnicza podaje do wiadomości, że okólnikiem Ministerstwa Skarbu z dn. 23 czerwca 1938 r. L. D. V. 9465/1/38 ustalone zostały dla poszczególnych powiatów ceny żyta płacone producentom rolnym w roku kalendarzowym 1937 i gospodarczym 1936/37, które służyć będą dla określenia ogólnych norm dochodowości gruntów na rok podatkowy 1938 i ustalania na tej podstawie państwowego podatku dochodowego. Poniższa tabelka podaje wysokość tych cen dla poszczególnych powiatów:

	Powiat	Przeciętne w 1937 r. kal.	Przeciętne w 1936/37 r. gosp.
1.	Bydgoszcz	23,30	20,70
2.	Brodnica	22,70	20,30
3.	Chełmno	22,90	20,70
4.	Chojnice	23,90	20,80
5.	Grudziądz	23,10	19,70
6.	Inowrocław	22,70	20,40
7.	Kartuzy	23,60	20,70
8.	Kościerzyna	24,00	21,20
9.	Lipno	23,00	20,90
10.	Lubawa	22,30	20,00
11.	Morski	23,30	20,60
12.	Nieszawa	22,80	20,50
13.	Rypin	22,40	20,10
14.	Sępólno	22,80	20,30

Powiat	Przeciętne w 1937 r. kal.	Przeciętne w 1936/37 r. gosp.
15. Starogard	24,50	21,50
16. Świecie	23,50	21,10
17. Szubin	22,40	20,20
18. Tczew	23,80	21,20
19. Toruń	23,10	20,70
20. Tuchola	24,00	21,20
21. Wąbrzeźno	22,80	20,50
22. Włocławek	22,80	20,50
23. Wyrzysk	22,40	20,20

W SPRAWIE INFORMACYJ PODATKOWYCH DLA WŁADZ SKARBOWYCH.

Izby Skarbowe stosowały przy ściąganiu potrzebnych materiałów wymiarowych w szerokiej mierze zbieranie tychże we własnym zakresie. Ostatnio wszakże zaznaczyła się w stosowanej praktyce pewna zmiana, polegająca na tym, że Izby zwróciły się, w powołaniu na § 1. art. 60, do płatników z wezwaniem o udzielanie bezpłatnie wszelkich posiadanych przez nich danych i informacyj, potrzebnych do wymiaru podatków.

Z głęboką słusznością podkreśliło już swego czasu Stowarzyszenie Kupców Polskich, że zbieranie informacyj na tej drodze stanowi źródło nieporozumień, które polegają przede wszystkim na tym, że kupiec prowadzący księgi handlowe nie jest i nie może być nigdy pewien, czy podane przez jego kontrahenta nazwisko wzgl. adres, jest przy transakcjach gotówkowych prawdziwe, pomijając okoliczność, że może ono być często w ogóle nieznane. Zaś przy stwierdzeniu tej okoliczności przez władze skarbowe, te wytaczają podatnikowi zarzut księgowania fikcyjnych pozycyj, co w następstwie pociąga za sobą unieważnienie ksiąg. A stwierdzić trzeba, że nie jest to jedyna strona ujemna tego sposobu zbierania informacyj.

§ 2 wspomnianego art. 60 stwierdza, że w razie rzeczywistej trudności w dostarczaniu danych i informacyj, winny instytucje, przedsiębiorstwa i osoby zezwalać organom władz skarbowych na przeglądanie wszelkiego rodzaju aktów, ksiąg, dokumentów i innych zapisków, jak również na sporządzanie z nich odpowiednich odpisów i wyciągów, potrzebnych do wymiaru podatków.

Z zestawienia § 1 i 2 art. 60 wynika, że władza skarbowa nie posiada prawa zmuszać podatnika do sporządzania wykazów dostawców i odbiorców, bowiem stosowanie względem płatnika sankcyj karno-skarbowych w tym przypadku dopuszczalne jest dopiero wtedy, gdyby płatnik nie chciał zezwolić na przegląd i sporządzanie odpisów oraz wyciągów z potrzebnych materiałów jak też i ksiąg.

Klucz sprawy leży we właściwej interpretacji terminu w razie rzeczywistej trudności.

POMOCNIK PODRÓŻUJĄCY — PODATEK PRZEMYSŁOWY.

N. T. A. w motywach wyroku z dnia 10 III 1938 r. L. Rej. 2971/36 stanął na stanowisku, że odbieranie przez pomocnika podróżującego (komiwojażera) towaru, nadsyłanego pod jego adresem przez reprezentowane przedsiębiorstwo, i podział tego towaru między klientów tegoż przedsiębiorstwa — nie pozbawia go charakteru pomocnika podróżującego, który podlega podatkowi przemysłowemu jedynie w formie świadectwa przemysłowego.

OPŁATY NA FUNDUSZ DROGOWY.

Okólnikiem z dnia 22 VII 1938 r. (L. D. V. 14766/4/33) Ministerstwo Skarbu wyjaśniło, że z chwilą wejścia w życie ustawy z dnia 29 III 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr 29/1933) i uchylenia w ten sposób art. 18 ustawy poprzedniej (z dn. 3 II 1931 r. — Dz. U. R. P. Nr 16, poz. 81), na podstawie którego pobierano opłaty na fundusz drogowy od biletów — wszystkie rodzaje opłat na fundusz drogowy przewidziane znowelizowaną ustawą, a obciążające przedsiębiorstwa przewozowe, nie mają charakteru opłat ponoszonych na rzecz funduszu drogowego przez osoby trzecie, tj. przez pasażerów, lecz przeciwnie obowiązane jest ponosić te opłaty przedsiębiorstwo ze swego przychodu brutto, który, w myśl art. 3 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. z 1936 r. Nr 46, poz. 339), stanowi obrót podlegający opodatkowaniu. Wobec powyższego opłaty te należy doliczać do podlegającego opodatkowaniu obrotu przedsiębiorstw przewozowych.

O ile natomiast chodzi o podatek dochodowy, to przedsiębiorstwa autobusowe mają nadal prawo do potrącania z podstaw wymiaru podatku dochodowego przymusowych świadczeń na rzecz funduszu drogowego, bez względu na formę ich ponoszenia (a więc i w formie przewidzianej w art. 7 ustawy o państwowym funduszu drogowym — (Dz. U. R. P. Nr 45/1933, poz. 332), zgodnie z art. 6 i 10 ustawy o podatku doch. (Dz. U. R. P. Nr 2/1936, poz. 6).

SPRAWY SOCJALNE

WYPŁACANIE ZAROBKÓW ROBOTNIKOM NA ĆWICZENIACH OBRONY NARODOWEJ.

Związek Izb Przemysłowo - Handlowych zwrócił się do wszystkich zakładów pracy, które dotychczas nie podjęły dobrowolnie obowiązku wypłacania zarobków robotnikom, powołanym na ćwiczenia Obrony Narodowej — z wezwaniem do wypłacania robotnikom za dni spędzone na ćwiczeniach w oddziałach Obrony Narodowej wynagrodzenia według następujących norm, stosowanych w zakładach wojskowych i uznanych przez Związek Izb za najodpowiedniejsze:

1) dla pracownika mającego na utrzymaniu 1 członka rodziny — 40% zarobku dziennego; 2) 2 członków rodziny — 50%; 3) ponad 2 członków rodziny — 60% zarobku dziennego.

Zgodnie z pismem Ministerstwa Spraw Wojsk. z dnia 25 IV 1938 r. Nr spr. 3310/0. N. — wydatki, poniesione z tego tytułu przez przedsiębiorstwa mogą być traktowane jako pewnego rodzaju świadczenia na Fundusz Obrony Narodowej.

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA NIEUBEZPIECZENIE PRACOWNIKA.

Na tle przepisów art. 112 rozporządzenia o ubezpieczeniu pracowników umysłowych (Dz. U. R. P. z 1927 r. Nr 106, poz. 911), Sąd Najwyższy wypowiedział m. in. następujące opinie prawne:

1) „Pracownik, który nie został przez pracodawcę zgłoszony do ubezpieczenia, nie jest obowiązany, przed wniesieniem pozwu przeciwko pracodawcy o odszkodowanie, zgłosić wpierw roszczenie o świadczenia do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych" (z orzeczenia Sądu Najwyższego Izby Cywilnej z dn. 15 III 1938 r. L. C. II 2374/37).

2) „Zaniedbanie ustawowego obowiązku zgłoszenia pracownika do ubezpieczenia, choćby za jego wiedzą lub zgodą, uzasadnia wyłączną odpowiedzialność pracodawcy za szkodę pracownika" (z orzeczenia Sądu Najwyższego Izby Cywilnej z dnia 19 I 1938 r. L. C. II 1938/37).

SKUTKI NIEUBEZPIECZENIA PRACOWNIKA.

Na tle przepisów art. 112 rozporządzenia o ubezpieczeniu pracowników umysłowych (Dz. U. R. P. z 1927 r. Nr 106, poz. 911), Sąd Najwyższy wypowiedział m. in. następujące opinie prawne:

1) „Sąd jest władny orzec o szkodzie wynikłej wskutek nieubezpieczenia pracownika także przed zapadnięciem orzeczenia instytucji ubezpieczeń społecznych w kwestii obowiązku ubezpieczenia".

(z orzeczenia Sądu Najwyższego Izby Cywilnej z dnia 15 III 1938 r. L. C. II 2374/37).

2) „Art. 112 nie przewiduje rozłożenia odpowiedzialności pracodawców - współwłaścicieli za szkodę, wynikłą z nieubezpieczenia pracownika, wedle ich udziału we własności".

(z orzeczenia Sądu Najwyższego Izby Cywilnej z dnia 19 I 1938 r. L. C. II 1938/37).

ODPOWIEDZIALNOŚĆ WŁAŚCICIELA ZAKŁADU PRACY ZA DZIAŁANIA I ZANIECHANIA ZARZĄDCY PRZYMUSOWEGO.

W związku z istnieniem zarządów przymusowych powstawały stosunkowo liczne spory, kto ponosi odpowiedzialność w przypadku, gdy zarządca przymusowy nie zgłosi do ubezpieczenia pracownika danego zakładu pracy. Chodziło o odpowiedzialność właściciela zakładu pracy. Według jednego z tych poglądów właściciel zakładu pracy będącego w zarządzie przymusowym, nie mając żadnych praw, gdyż wszystkie prawa przeszły na osobę przymusowego zarządcy — nie może ponosić odpowiedzialności za działania i zaniechania przymusowego zarządcy, a więc i za ew. niezgłoszenie pracownika do ubezpieczenia. W poglądzie drugim opierano się na tym, że zarządca przymusowy jest tylko pewnego rodzaju pełnomocnikiem właściciela zakładu pracy, wskutek czego właściciel musi ponosić odpowiedzialność za działania i zaniechania przymusowego zarządcy.

Na stanowisku tym stanął również Sąd Najwyższy Izba Cywilna, który w orzeczeniu z dnia 19 I 1938 r. L. C. II 1938/37 wypowiedział następującą opinię prawną:

„Ponieważ kurator majątku działa nie w imieniu własnym, lecz w imieniu właściciela majątku, objętego kuratelą, przeto za szkodę, wynikłą wskutek nieubezpieczenia pracownika w okresie kurateli, ponosi materialną odpowiedzialność wobec poszkodowanych nie kurator lecz właściciel majątku, który z tej przyczyny może mieć jedynie regres do kuratora".

SPRAWY KOMUNIKACYJNO-TARYFOWE

ODPRAWA POCZTY ZAMORSKIEJ ZA CZAS OD 15 VIII DO 7 IX 38 R.

a) do Stanów Zjednoczonych Ameryki Półn.

Data odprawy	Statkiem	Z portu	Ostateczny czas nadania korespondencji
15 VIII	Bremen	Cherbourg	15 VIII 22,15
17 VIII	Hansa	Cherbourg	17 VIII 22,15
22 VIII	Batory	Gdynia	22 VIII 17,—
22 VIII	Europa	Cherbourg	22 VIII 22,15
23 VIII	Manhattan	le Havre	23 VIII 22,15
26 VIII	Columbus	Cherbourg	26 VIII 22,15
29 VIII	Queen Mary	Cherbourg	29 VIII 22,15
31 VIII	Bremen	Bremerhaven	31 VIII 22,15
3 IX	Piłsudski	Gdynia	3 IX 17,—
5 IX	Normandie	le Havre	5 IX 22,15
8 IX	Europa	Cherbourg	8 IX 22,15

b) do Ameryki Południowej, Argentyny, Brazylii, Chili, Urugwaj, Paragwaj).

15 VIII	Conte Grande	Genova	14 VIII 22,15
17 VIII	Almanzora	Cherbourg	17 VIII 22,15
22 VIII	Massilia	Bordeaux	22 VIII 22,15
25 VIII	Highl Chicftain	Boulogne	25 VIII 22,15
30 VIII	Cap. Arcona	Hambourg	30 VIII 22,15
1 IX	Asturias	Cherbourg	1 IX 22,15
7 IX	Oceania	Napoli	6 IX 22,15

SPRAWA REJESTRACJI TOWAROWYCH LISTÓW PRZEKAZOWYCH W URZĘDZIE CELNYM W GDYNI.

Biuro Portowe P. K. P. w Gdyni przesyła nam następujące pismo:

Do stacji Gdynia-Port często nadchodzą

przesyłki przekazowo-celne przeznaczone do dalszego wywozu morzem, które po odstawieniu na torach odstawczych „Wykop“ wskutek zmiany miejsca postoju statku, zostają wyładowane w obrębie innego Oddziału Urzędu Celnego. W związku z tym zachodzi potrzeba przekazywania takich przesyłek z pierwotnego do nowego Oddziału U. C., co powoduje dodatkowe obciążenie przesyłki kosztami z tego tytułu.

Ponieważ obciążenie przesyłek eksportowych takimi kosztami nie leży w interesie portu ani jego klientów, Biuro Portowe P. K. P. wydało zarządzenie Ajencji celnej w Gdyni-Port, ażeby towarowych listów przekazowych nie rejestrowała w Urzędzie Celnym natychmiast po przybyciu wagonów do Gdyni-Port. lecz dopiero po złożeniu zamówienia na ustawienie wagonów pod rozładunek.

W tym celu odbiorca wzgl. upoważniona przezeń osoba winna złożyć u magazyniera ajencji celnej magazyn V odpis zamówienia, ażeby umożliwić magazynierowi zarejestrowanie towarowych listów przekazowych zamówionych wagonów we właściwym Oddziale Urzędu Celnego.

W wypadkach, gdy odbiorca wyjątkowo żąda bezpośredniego ustawienia wagonu pod statek, pomimo że zgodnie z oświadczeniem nadawcy w liście przewozowym wagon winien być tymczasowo ustawiony na tory odstawcze „Wykop“ powinien tak samo złożyć odpis tego zamówienia u magazyniera ajencji celnej (magazyn V).

IMPORT ŚLEDZI SOLONYCH.

Z dniem 1 VIII 1938 r. ulega skreśleniu taryfa PB-15, na import śledzi solonych, przewidująca opłaty: klasy 11 na przesyłki zwyczajne, klasy 7 na przesyłki pośpieszne oraz klasy II na przesyłki drobnicowe zwyczajne i pośpieszne. Obowiązywać będzie wskazana w Klasyfikacji towarów, klasa zasadnicza 5 wagonowa; przy przewozie śledzi złowionych i zasolonych przez rybaków na polskim wybrzeżu — taryfa specjalna wewnętrzna.

ROZSZERZENIE TARYFY ARTYKUŁOWEJ Nr 104 i 223 POLSKO-CZECHOSŁOWACKIEJ TARYFY ZWIĄZKOWEJ DLA KOMUNIKACJI Z PORTAMI MORSKIMI.

Z mocą obowiązującą od 8 sierpnia 1938 r. wprowadzono do taryfy artykułowej nr 104. obowiązującej dla przewozów żelaza i stali oraz wyrobów nową stację Celakovice. Przewoźne za maszyny i narzędzia wszelkiego rodzaju nierozebrane albo rozebrane, także ich części o ile nie są w taryfie oddzielnie wymienione, wynosi w myśl tego uzupełnienia z portów polskiego obszaru celnego do stacji Celakovice 2.520 hč za 100 kg dla przesyłek 5-tonowych oraz 2.245 hč dla przesyłek 10-tonowych.

Do taryfy artykułowej nr 223 polsko-czechosłowackiej taryfy związkowej część II zeszyt 2, obowiązującej dla przewozów bawełny, nieprzędzonej surowej albo czyszczonej, odpadków bawełnianych oraz bawełny sztucznej z portów polskiego obszaru celnego do Czechosłowacji, wprowadzono nową stację Rosice nad Łabą. Stawka w tym kierunku wynosi za 100 kg 2.930 hč przy przewozie 10 t.

ZNIŻKI DLA TRANSPORTÓW ZŁOMU I RUD DO WĘGIER VIA GDYNIA/GDAŃSK.

Pozycja aneksowa nr 605 polsko-czechosłowackiej taryfy dla komunikacji z portami morskimi traci ważność z dniem 31 VII 38 i została zastąpiona z dniem 1 VIII 38 r. przez nową pozycję aneksową, która obowiązuje dla transportów złomu pozycji A4 taryfy artykułowej nr 3 i dla transportów rud pozycji A taryfy artykułowej nr 214 (polsko-czechosłowacka taryfa, zeszyt 6).

Według nowej pozycji aneksowej nr 605 przewoźne za wyżej wym. towary z Gdyni/Gdańska do czechosłowacko-węgierskiej stacji granicznej Linhartovce/Bánréve wynosić będzie 1.100 hč. Zniżka warunkowana jest przewozem 3.000 ton w czasie od 1 VIII 38 do 31 XII 38 i będzie stosowana albo w drodze zwrotu, albo w drodze kartowania przy złożeniu przepisowej gwarancji.

ROZSZERZENIE POLSKO - CZECHOSŁOWACKIEJ TARYFY DUNAJOWEJ, ZESZYT 1.

Z ważnością od 1 VIII 38 wprowadzony został dodatek I do zeszytu 1 wyżej wymienionej taryfy, który zawiera następujące nowe taryfy artykułowe:

taryfa artykułowa
- nr 39 (żelazo. stal w stanie surowym),
- nr 41 (wyroby szklane),
- nr 14 (słoma z prosa dzikiego),
- nr 16 (szmaty).

SZKOLNICTWO ZAWODOWE

KUPIECKIE SZKOLENIE MŁODZIEŻY KRESOWEJ W ZACHODNIEJ POLSCE.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu przyznało Naczelnej Radzie Zrzeszeń Kupiectwa Polskiego w Warszawie subsydia na przeprowadzenie akcji praktycznego doszkolenia 80 kandydatów na kupców z terenu Centralnego Okręgu Przemysłowego, Małopolski Wschodniej i Wołynia. Akcja polega na skierowaniu odpowiednich kandydatów z wyżej wymienionych terenów na praktykę 10-miesięczną do dobrze zorganizowanych firm w Poznańskim, na Pomorzu i Śląsku. Praktyki powyższe w za-

sadzie są płatne, poza tym na koszty utrzymania praktykantów Ministerstwo przeznaczyło na każdego praktykanta zł 40,— miesięcznie na okres 10-miesięczny. Kandydaci rekrutują się z młodzieży w wieku lat 22—28, wyznania chrześcijańskiego, która pragnie poświęcić się handlowi. Od kandydatów wymagane jest ukończenie co najmniej 7-klasowej szkoły powszechnej. Kandydaci z wyższym wykształceniem będą mieli pierwszeństwo.

Obowiązkiem praktykodawcy jest przeprowadzić szkolenie praktyczne wszechstronnie. Szkolenie więc polegać będzie na zapoznaniu kandydata ze wszystkimi działami interesu handlowego. Kandydat powinien zapoznać się z buchalterią, wystawianiem faktur, dokonywaniem zakupów, zdobywaniem klienteli itp. W razie gdyby się okazało w czasie praktyki, że kandydat nie nadaje się do obranego przez niego zawodu, może być mu subwencja cofnięta a on sam odesłany do jego miejsca zamieszkania. Również gdyby zaszła taka okoliczność, że praktykodawca chciałby koniecznie zatrzymać praktykanta na stałe w swym przedsiębiorstwie, to obowiązany byłby zwrócić Ministerstwu Przemysłu i Handlu koszty, wyłożone na dokształcenie praktykanta.

Jednocześnie należy wyjaśnić, że Ministerstwo Przemysłu i Handlu traktuje powyższą akcję, jako akcję próbną, która może w przyszłości przerodzić się w systematyczne i planowe dokształcanie.

WYSTAWY I TARGI

REZULTATY „TARGÓW MEBLARSKICH" W NOWEM N. WISŁĄ.

Według sprawozdania Zarządu Miejskiego w Nowem nad Wisłą, tegoroczne „Targi Meblarskie w Nowem", urządzone w czasie od 26 czerwca do 10 lipca 1938 zwiedziło ogółem ponad 15.000 osób, natomiast ogólny obrót, uzyskany przez wystawców (transakcje, zamówienia) w czasie trwania Targów wyniósł około 200.000 zł.

Obrót ten uzyskano z transakcyj z klientami z następujących województw: pomorskie 66%, warszawskie 14%, krakowskie 3,1%, śląskie 3%, poznańskie 1,6%, kieleckie 1,4%, Wolne Miasto Gdańsk ca 10%. Również sprzedano do Anglii 0,9%.

Obroty te uzyskało 33 wystawców, niezależnie od tego pewną ilość zamówień otrzymały warsztaty meblarskie w Nowem, które nie wzięły udziału w Targach, a warsztatów tych jest około 70. Obroty tych ostatnich trudno ująć statystycznie.

PORTY GDYNIA I GDAŃSK ORGANIZUJĄ WYSTAWĘ W BUDAPESZCIE.

Z uwagi na wzrastające znaczenie zaplecza węgierskiego dla portów polskiego obszaru celnego, postanowiły zarządy obydwu portów zorganizować w Budapeszcie w pierwszych dniach października br. wystawę, której celem będzie zapoznanie szerszych mas zaplecza węgierskiego ze znaczeniem portów Gdyni i Gdańska, jako ośrodków przeładunkowych, z warunkami pracy w portach oraz możliwościami rozwojowymi dla obsługi handlu węgierskiego. Wystawione zostaną dwa duże modele, t. j. model portu gdyńskiego i gdańskiego oraz 8 dużych wykresów przedstawiających m. in. połączenia morskie, połączenia kolejowo-wodne. urządzenia mechaniczne portów Gdyni i Gdańska oraz rozwój ich obrotów, zarówno polskich jak i tranzytowych, ze szczególnym uwzględnieniem tranzytu węgierskiego. Poza tym wystawione będą modele statków polskiej floty handlowej oraz 60 fotografij. Podczas wystawy wygłosi dyrektor Urzędu Morskiego p. inż. Łęgowski odczyt o portach Gdynia i Gdańsk. Otwarcie wystawy przewiduje się na dzień 7 października br.

PORTY GDYNIA I GDAŃSK WYSTAWIAJĄ NA JESIENNYCH TARGACH PRASKICH.

Ze względu na wielkie znaczenie zaplecza czechosłowackiego dla portów polskiego obszaru celnego, zarządy obydwu portów postanowiły jak i w latach poprzednich, wziąć udział w tegorocznych jesiennych Targach Praskich. Wystawione będą 3 wielkie wykresy przedstawiające ruch towarowy i ruch statków, tranzyt czechosłowacki oraz ruch linij regularnych w portach Gdyni i Gdańska. Poza tym wystawione będą również liczne fotografie propagandowe.

26 NIEMIECKIE TARGI WSCHODNIE W KRÓLEWCU.

W czasie od dn. 21 do dnia 24 sierpnia br. odbędą się w Królewcu (Prusy Wschodnie) z kolei XXVI Międzynarodowe Targi Wschodnie.

Na wymienionych Targach poza pokazem wytwórczości niemieckiej z zakresu przemysłu, rzemiosła, techniki, produkcji agrarnej i hodowlanej oraz specjalnej wystawy wschodniej Urzędu Wyżywienia Rzeszy, bierze również udział szereg państw obcych a m. in. Polska i Wolne Miasto Gdańsk, Litwa, Łotwa, Estonia, Finlandia, Szwecja, Norwegia, Węgry, Turcja i Mandżukuo. Jeśli chodzi o wystawców, biorą oni udział zbiorowo (kolektywnie) względnie indywidualnie.

Podobnie, jak szereg wymienionych państw bałtycko - skandynawskich, Polska wystąpi z wystawą kolektywną, na co złożą się eksponaty produkcji rolniczej, przemysłowej, przemysłu ludowego, działu komunikacyjnego

(Gdynia—Ameryka Linie żeglugowe, Tow. Linij Lotniczych „Lot") oraz działu sztuki i kultury, która obejmuje polskie drzeworyty i książki. Ogółem dział polski obesłany jest przez 27 grup branżowych.

Organizacją działu polskiego na Niemieckich Targach Wschodnich w Królewcu zajmuje się Państwowy Instytut Eksportowy.

W ramach Targów wystawcy polscy uzyskali zezwolenie na sprzedaż wyrobów przemysłu ludowego na kwotę 30 tysięcy zł.

W Targach Wschodnich w Królewcu bierze udział około 2.500 wystawców. Tereny Targów posiadają ca 110.000 metrów kwadratowych powierzchni.

VII MIĘDZYNARODOWA WYSTAWA PRÓB I TARGI W WARNIE.

W czasie od 14 sierpnia do 9 września br. urządza Bułgaria 7 z kolei Wystawę i Targi Prób w Warnie, budzące w tym roku o tyle więcej zainteresowania, że oprócz rodzimego przemysłu, rzemiosła i gospodarstwa wiejskiego bułgarskiego, reprezentowane tam będą również inne państwa, silnie zwłaszcza Italia.

Wystawa mieścić się będzie w pięciu halach o pow. 5.000 metrów kwadratowych. W jednej z hal urządzi stoisko Bułgarski Instytut Eksportowy.

PRZETARGI

PRZETARGI DYR. OKRĘGOWEJ KOLEI PAŃSTWOWYCH W TORUNIU.

I.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu ogłasza przetargi nieograniczone na dzień 23 sierpnia 1938 r.

przetarg Nr V/36/1/38: różne przyrządy i narzędzia dla służby drogowej, warsztatowej i parowozowej około 240 pozycyj;

przetarg Nr V/36/2/38: karbid o granulacji 8×15 mm 1.200 kg, 15×22 mm — 58.000 kg, 25×35 mm — 64.000 kg;

przetarg Nr V/36/2/38: wojłok twardy gr. 10 mm — 50 kg, wojłok miękki gr 8 mm — 574 kg.

Oferty należy składać do godz. 11 dnia *23 sierpnia 1938 r.* do skrzynki znajdującej się w holu gmachu Dyrekcji, lub przez pocztę do Wydziału Zasobów w Toruniu. Oferty przesłane pocztą po wyznaczonym terminie będą uznane za spóźnione. Do ofert należy dołączyć pokwitowanie kasy na złożone wadium w wysokości 3% oferowanych materiałów. Oferty bez złożonego wadium uważać się będzie za nieważne.

II.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu ogłasza przetarg nieograniczony nr V-33/38 na *dzień 23 sierpnia 1938 r.* na sprzedaż różnych starych materiałów.

Ofertę do przetargu należy złożyć do godziny 11 — 23 sierpnia 1938 r. do skrzynki znajdującej się w holu gmachu Dyrekcji lub też przesłać pocztą do Wydziału Zasobów D. O. K. P. Toruń.

Oferty nadesłane pocztą po wyznaczonym terminie będą uważane za spóźnione.

Otwarcie ofert odbędzie się dnia 23 sierpnia 1938 r. o godz. 11. Do oferty należy dołączyć pokwitowanie kasy na złożone wadium w wysokości 10% ogólnej sumy oferowanego kupna.

Oferty powinny być złożone zgodnie z postanowieniem Rozp. Rady Ministrów z dnia 29 I 37 r. o dostawach i robotach na rzecz Skarbu Państwa Dz. U. R. P. nr 13/37 poz. 92.

Bliższych informacyj o sprzedaży materiałów udzieli lub wyśle Wydział Zasobów, pokój 436 w Toruniu.

III.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w Toruniu ogłasza przetarg nieograniczony na dzień *26 sierpnia 1938 r.*

Cegła ogniotrwała szamotowa do palenisk parowozowych wg war. technicz. Z 181 i rys. DOKP. A 4—63	= 1.108.000 kg
Cegła ogniotrwała szamotowa zwyczajna wg war. technicz. Z. 191	= 105.000 kg
Glina ogniotrwała wg wzoru	= 40.000 kg
Mączka szamotowa wg war. technicz. Z. 181	= 25.000 kg
Zaprawa szamotowa wg war. techniczn. Z. 181	= 10.000 kg

Dostawa w częściowych partiach do 31 XII 1939 r. Każda partia do 200 ton w ciągu 4 tygodni od daty żądania przez Główny Magazyn Zasobów w Bydgoszczy.

Oferty należy składać do godz. 11 dnia *26 sierpnia 1938 r.* do skrzynki znajdującej się w lokalu gmachu Dyrekcji lub też przesyłać pocztą do Wydziału Zasobów DOKP. w Toruniu.

Oferty nadesłane pocztą po upływie tego terminu będą uważane za spóźnione.

Otwarcie ofert nastąpi dn. 26 VIII 1938 r.

PRZETARG OKRĘG. URZĘDU BUDOWNICTWA WYBRZEŻA MORSKIEGO W GDYNI.

Okręgowy Urząd Budownictwa Wybrzeża Morskiego w Gdyni ogłasza nieograniczony przetarg na wykonanie budynku drewnianego o kubaturze ok. 700.00 m³ w Orłowie-Kolibkach.

Czas trwania robót łącznie z dostawą materiałów wynosi 3 miesiące od daty zawiadomienia o przyjęciu oferty.

Termin składania ofert upływa dnia *23 sierpnia 1938 r.* o godz. 11,30.

Kosztorysy ofertowe wraz z warunkami przetargowymi wydaje Okręgowy Urząd Budownictwa Wybrzeża Morskiego w godzinach urzędowych od 10,00 do 12,00 za zwrotem kosztów administracyjnych.

Do oferty winien być dołączony kwit na złożone tylko w Kasie Urzędu Skarbowego w Gdyni wadium w wysokości 3% oferowanej kwoty w gotówce lub papierach wartościowych, przewidzianych przepisami o składaniu ofert.

Okręgowy Urząd Budownictwa W. M. zastrzega sobie prawo dowolnego wyboru oferenta oraz unieważnienia przetargu.

PRZETARG ZARZĄDU MIEJSKIEGO WE WŁOCŁAWKU.

Zarząd Miejski we Włocławku ogłasza przetarg na dostawę stalowych rur, kształtek wodociągowych i armatury wodociągowej.

Przedmiary przetargowe: szczegółowe warunki przetargowe, ogólne warunki umowy, ogólne warunki techniczne, ślepy kosztorys i wezwanie do składania ofert są do przejrzenia w gmachu Zarządu Miejskiego — Zakład Wodociągów i Kanalizacji, I piętro, pokój Nr 29 w godzinach urzędowych, opłata za komplet przedmiaru zł —.

Wadium w wysokości 3% oferowanej sumy należy składać w kasie Zarządu Miejskiego we Włocławku do godziny 11 do dn. 23 sierpnia 1938 r. 1) w gotówce, 2) w akcjach Banku Polskiego i banków komunalnych, 3) w papierach procentowych państwowych lub przez państwo gwarantowanych.

Oferty przetargowe w zalakowanych kopertach firmowych z napisem: „Zarząd Miejski we Włocławku - Zakład Wodociągów i Kanalizacji“ z napisem „oferta do przetargu na dostawę stalowych rur, kształtek wodociągowych i armatury wodociągowej“ z dołączonym w oddzielnej kopercie firmowej dowodem złożenia wadium z napisem: „Wadium na dostawę materiałów wodociągowych“, składać należy w Zarządzie Miejskim do dnia *23 sierpnia 1938 r.* do godz. 12, o której nastąpi otwarcie ofert. Oferty mogą być składane bądź na całość dostawy, bądź też na jej część.

WYDAWNICTWA

„O DALSZĄ ROZBUDOWĘ PORTU GDYŃSKIEGO“ — Rozważania i materiały — str. 86, nakładem Izby Przemysłowo-Handl. w Gdyni, r. 1938.

Znaczne zwolnienie w ciągu lat ostatnich tempa rozbudowy portu gdyńskiego i zagrażające z tego powodu trudności przy obsłudze wzrastających polskich obrotów towarowych drogą morską, są zjawiskami godnymi uwagi.

Toteż Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni, jako instytucja, stojąca na straży ważnych interesów gospodarczych, ześrodkowujących się w porcie gdyńskim, uważała za swój obowiązek zbadać problem ten możliwie wszechstronnie i rezultaty pracy w tym kierunku podać do wiadomości publicznej. W wyniku tych badań ukazała się praca zbiorowa p. n. „O dalszą rozbudowę portu gdyńskiego“, w której przedstawione zostały następujące zagadnienia: port gdyński a polski handel zagraniczny, Gdynia i zaplecze, polska flota handlowa, opłacalność Gdyni, obecne warunki pracy portu gdyńskiego, program dalszych inwestycyj w porcie gdyńskim oraz kwestia reformy administracji portowej.

Poszczególne, poruszone tutaj problemy i zagadnienia o wysokiej wartości gospodarczo-publicystycznej, zostały głęboko przeanalizowane oraz opatrzone bogatym materiałem statystycznym, przeważnie o charakterze porównawczym.

Wymienione rozważania i materiały mają za cel wykazanie, że rozbudowa portu gdyńskiego nie może i nie powinna być uważana za zagadnienie o charakterze mniej pilnym i mniej ważnym od innych aktualnych zagadnień gospodarczych Polski, tym bardziej, że inwestowanie kapitałów w rozbudowę portu gdyńskiego jest wysoce korzystne dla całokształtu gospodarki państwowej.

Wydana publikacja jest wynikiem pracy zbiorowej, dokonanej pod redakcją Mgr. Kawczyńskiego, Dyrektora Izby Przemysłowo-Handlowej przy współudziale Dr. Kasprowicza, red. Nowackiego, p. Polkowskiego i in.

„GDYNI — DZIEŃ POWSZEDNI“.

Pod powyższym tytułem wydana została niedawno jako odbitka z „Codziennej Gazety Handlowej“ broszura, posiadająca charakter reportażu — ankiety, a omawiająca aktualne zagadnienia miasta portowego Gdyni.

„Gdyni — dzień powszedni“ posiada następujące rozdziały: „Nasze nowe wielkie miasto“, „Gdynia — port Rzeczypospolitej“, „Obsługa klienta w porcie“, „Gdynia — miasto handlowe“, „Jak działa aparat finansowy“, „O uprzemysłowienie Gdyni“.

Konkluzją wspomnianej broszury są „wnioski i wytyczne“, które zebrane w ostatnim rozdziale — starają się wykazać wszelkie niedomagania, wpływające hamująco na dalszy rozwój Gdyni, zarówno jako portu i miasta.

Wspomniane wydawnictwo jest o tyle ciekawe, że stanowi zbiór najróżniejszych opinij i poglądów na sprawy gdyńskie oraz gospodarczo-morskie, które wyszły z ust ludzi pracujących w Gdyni, a więc najbardziej zorientowanych w aktualnych potrzebach miasta porto-

wego. Dlatego też broszura ta spełnić może pożyteczne zadanie, szczególnie w kierunku uświadamiania o obecnym stanie spraw gdyńskich — zainteresowanych kół.

NOWY ZESZYT „UPRAWY MORZA".

Ostatnio ukazał się nowy, drugi z kolei zeszyt „Uprawy Morza", organu Morskiego Kolegium Ekonomicznego w Gdyni, który debiutował na wiosnę rb. Nowy zeszyt pisma wypełniając program, jaki mu zakreślił Komitet Redakcyjny, daje znowu szereg przyczynków z dziedziny gospodarki morskiej, ze specjalnym uwzględnieniem spraw gdyńskich.

Na wstępie działu pierwszego („Referaty") omawia mgr M. Rylke nader ważny problem prawno-morski: „Morski statek handlowy w prawie publicznym", dając zwięzły pogląd na stanowisko morskiego statku handlowego w prawie nowoczesnym, a w szczególności też w ustawodawstwie polskim. Wywody autora opierają się na sumiennym studium przesłanek historycznych tego zagadnienia. „Polski czarter węglowy" jest przedmiotem rozważań B. Porożyńskiego; referat obejmuje zarazem inne zagadnienia podstawowe dla zrozumienia sprawy, jak wydobycie i eksport węgla oraz zasadnicze dane o czarterze węglowym. Wskazuje przy tym autor na trudności wprowadzenia polskiego czarteru węglowego, widząc główną przyczynę tego w obecnym sposobie zamorskich sprzedaży węgla na warunkach fob. Z pracy mgr. T. Szmaja pt. „Kredyt warrantowy ze specjalnym uwzględnieniem Gdyni" wynika interesujący fakt, że popularna gdzie indziej forma kredytu, t. zw. warrant nie przyjęła się na terenie Gdyni, rugowana tu z powodzeniem przez t. zw. zaświadczenia składowe. Zagadnienie to tak aktualne w porcie gdyńskim zostało w pracy T. Szmaja wyczerpująco przedstawione, zwraca przy tym autor uwagę na dysproporcje w porównaniu z Gdańskiem, gdzie istnieje większa łatwość uzyskania kredytu.

W dziedzinę socjologii wiedzie nas przyczynek St. Pusłowskiego: „Zagadnienia robotnicze Gdyni". Niektóre nader znamienne fakty, tu rzeczowo przedstawione, niewątpliwie wywołają żywy oddźwięk w miejscowej opinii publicznej. Uzupełnieniem wspomnianego referatu jest „Statystyka bezrobocia w Gdyni", podana przez B. P. na podstawie danych urzędowych.

Obszerny dział „Aktualii" zawiera szereg drobniejszych przyczynków, wśród których na szczególną uwagę zasługują T. Nowackiego „O trajekt łączący Polskę ze Szwecją", „Problemy handlu zagranicznego w drzewnictwie" J. Kunerta, „Brazylia jako teren naszej ekspansji eksportowej" J. Czaińskiego, „Rozwój przedsiębiorstw szypczendlerskich w porcie gdyńskim" B. K. i „Gospodarka morska w r. 1937 w publicystyce polskiej" A. Zakrzewskiego.

Stałe działy: „Recenzje", „Notatka bibliograficzna" i „Prodomo sua" uzupełniają obfitej treści numer, który na blisko 100 stronach druku daje materiał, jak widzimy, różnorodny i wzięty przeważnie z praktyki portu gdyńskiego i jego zagadnień.

Adres Redakcji i Administracji: Gdynia, ul. Świętojańska 23 (Instytut Bałtycki). Cena zeszytu 3,— zł, prenumerata roczna (4 zeszyty) — 10,— zł. Skład Główny: Instytut Wydawniczy „Biblioteka Polska", Warszawa, Świętojańska 4.

ROCZNIK MORSKI I KOLONIALNY 1938.

Ostatnio wyszedł z druku „Rocznik Morski i Kolonialny" — 1938, wydany przez Ligę Morską i Kolonialną.

Zagadnienie wykorzystania morza i rynków zamorskich, jak również sprawa wejścia w szeregi państw korzystających z dóbr kolonialnych osiągnęły w świadomości społeczeństwa polskiego to stadium, w którym niezbędne jest operowanie już nie teoretycznymi wywodami, ale ścisłym obrachunkiem. Społeczeństwo polskie pragnie dziś dokładnie poznać i śledzić realne przejawy pracy w dziedzinie morskiej i kolonialnej zarówno pod kątem interesów polskich, jak i w skali międzynarodowej. — Wymieniony „Rocznik Morski i Kolonialny" usunął częściowo dający się odczuwać brak źródłowego wydawnictwa, informującego o całokształcie tych zagadnień.

Liga Morska i Kolonialna, uwzględniając ten brak, oddaje do użytku powszechnego swe wydawnictwo, w którym pragnie podać najszerszym warstwom społeczeństwa usystematyzowane i częściowo objaśnione dane cyfrowe, obrazujące zarówno nasz dorobek w dziedzinie spraw morskich i kolonialnych na tle pracy innych narodów, jak i nasze wzrastające potrzeby i braki w tym zakresie: na tle stanu posiadania bogato wyposażonych innych państw.

„Rocznik Morski i Kolonialny" — przez zakres wiadomości podanych oraz ze względu na swój układ i sposób ujęcia obfitego materiału — jest niewątpliwie pracą pionierską. Przygotowanie „Rocznika" polegało na żmudnym gromadzeniu danych z różnorodnych źródeł i dziedzin, przede wszystkim zaś na racjonalnym doborze materiału i jego kontroli.

„Rocznik Morski i Kolonialny" zawiera następujące rozdziały, ilustrowane bogato tabelami statystycznymi: „Port i miasto Gdynia", „Gdańsk", „Polski handel zamorski", „Handel zagraniczny przez Gdynię i Gdańsk", „Transport morski", „Polskie rybołówstwo morskie", „Drogi wodne i żegluga śródlądowa w Polsce", „Marynarka wojenna a) polska, b) obca", „Zagadnienia ludnościowe w Polsce na tle światowym", „Problem emigracyjny na tle międzynarodowym", „Zagadnienie uprzemysłowienia Polski", „Potrzeby surowcowe Polski — kolonie jako źródło surowców", „Handel kolonialny Polski i kolonie jako ryn-

ki zbytu", „Ustawodawstwo morskie z wyszczególnieniem traktatów i konwencyj międzynarodowych".

Dzieło kończy rozdział, poświęcony pracom, dokonanym przez Ligę Morską i Kolonialną w okresie jej 20-letniej działalności.

„Rocznik" ukazał się jako praca zbiorowa pod redakcją Dr. Józefa Czekalskiego, Kazimierza Jeziorańskiego i Janusza Lewandowskiego.

„Egzemplarz „Rocznika" kosztuje w handlu księgarskim 1 złoty.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

Kronika

NOTOWANIA CEN ŚLEDZI I RYB MORSKICH.

W porcie rybackim w Gdyni płacono w bieżącym tygodniu następujące ceny, w złotych, franco wagon Gdynia, towar oclony:

polskie połowy śledzi:

„Mewa" puste szkockie, twardo solone smolmatis 68,—, matis 72,—

„Mewa" pełne szkockie, twardo solone — smolmatis, matis, matfull 78,— za dwie połówki zł 4.— drożej.

„Pomorze" szkockie twardo solone — matis i matfull 70,—.

importowane śledzie solone:

nowe szkockie matiasy za dwie połówki, mało solone:

medium: Lerwick 83, Stronsay 90, Stornoway 96,

selected: Lerwick 93, Stronsay 100, Stornoway 106,

large: Lerwick 98, Stronsay 105, Stornoway 112,

nowe szkockie twardo solone matis i matfull — Lerwick 73, Stronsay 79,

crownmatis P. A. F. lipcowy połów 72, czerwcowy 69,

jarmuckie od 52,— do 60,—,

norweskie SLOO nowe 35, stare 28, VAAR nowe 33, stare 28,

islandzkie stare od 50—55, nowy połów 66.

ryby świeże i mrożone za 50 kg netto:

„Pomorze" dorsze świeże w lodzie z Morza Północnego zł 27,50

dorsze mrożone z Morza Półn. zł 30,—

łosoś morski, świeży z Morza Półn. zł 25.—

łosoś morski zamrożony, z Morza Północnego zł 27,—

śledzie świeże w lodzie z Morza Północnego zł 27,50

śledzie zamrożone z Morza Półn. zł 30,—

śledziki bałtyckie świeże w lodzie zł 13,—

makrele świeże z Morza Półn. zł 30,—

POŁOWY RYB MORSKICH W LIPCU 1938 R.

W przeciągu mies. lipca br. złowiono na całym wybrzeżu oraz na pełnym Bałtyku 300.730 kg ryb o wartości 157.223.— zł.

Według poszczególnych gatunków ryb połowy w miesiącu sprawozdawczym przedstawiają się następująco:

troć 680 kg, stornia 58.910 kg, zimnica 1.360 kg, skarp 5.870 kg, śledzie morskie 113.730 kg, węgorze 18.660 kg, wątłusze 85.260 kg, węgorzyce 2.360 kg, szczupaki 2.240 kg, okonie 200 kg, płotki 3.820 kg, makrele 2.600 kg, Gadus vireus 390 kg, Gadus aeglefimes 3.200 kg, Solea vulgaris 20 kg, Molva vulgaris 40 kg.

Natomiast podział połowów na poszczególne obwody według ilości i wartości był następujący: Hel — 3.600 kg o wartości 2.571,— zł, Gdynia — 47.610 kg o wartości 29.304,— zł, Jastarnia, W. Wieś — 12.750 kg o wart. 10.734 zł, Chłapowo, Karwia — 3.790 kg o wart. 1.709 zł, Puck i wioski zatoki — 26.210 kg o wartości 29.769,— zł, połowy dalsze — 89.940 kg o wart. 18.333,— zł, połowy dalekomorskie 116.830 kg o wartości 64.781.— zł.

Połowy przybrzeżne dały stosunkowo słabsze wyniki ze względu na małe ilości plastug, natomiast połowy dalsze w pobliżu Bornholmu i na głębinie gdańskiej były znacznie lepsze niż w czerwcu br.

PIERWSZE ŚLEDZIE SOLONE Z POLSKICH POŁOWÓW.

W dniu 13 sierpnia 1938 r. przybył do portu rybackiego w Gdyni holenderski statek motorowy „Java" przywożąc 2.333 beczek morskich, t. zw. kanties ze śledziami szkockimi, pochodzącymi z połowów flotylli Towarzystwa „Mewa" na Morzu Północnym. Śledzie te załadowano w bazie holenderskiej w Scheveningen, a w Gdyni będą one przepakowane do beczek handlowych i już w najbliższych dniach znajdą się na rynku.

ŚWIEŻE RYBY Z POLSKICH POŁOWÓW NA MORZU PÓŁNOCNYM.

Z połowów na Morzu Północnym powróciły 12 sierpnia 1938 r. do portu rybackiego dwa trawlery Towarzystwa „Pomorze" przywożąc: trawler „Adam" śledzi zasolonych na statku 190 kanties-beczek, świeżych śledzi w lodzie 63.000 kg i innych ryb świeżych 3.500 kg (dorsze i makrele).

Drugi trawler „Barbara", przyholowany przez trawler „Adam" przywiózł z połowów: śledzi solonych w beczkach 287 kanties, śledzi świeżych w lodzie 24.500 kg, innych ryb świeżych w lodzie 700 kg.

POŁOWY ŚLEDZIKÓW BAŁTYCKICH JUŻ SIĘ ROZPOCZĘŁY.

Rozpoczęły się już połowy śledzików bałtyckich. Dotychczas sprowadza się z zagranicy wielkie ilości małych śledzików dla celów naszego przemysłu rybnego, podczas gdy pol-

skie połowy przybrzeżne dla tego celu nie są wykorzystywane. W tym roku zajęła się skupem śledzików i przerobem ich na cele przemysłowe firma „Pomorze“. Rybacy będą wyjeżdżali na połowy, zabierając ze sobą beczki i sól.

Dotychczas jednak nie załatwiono sprawy korzystania przez naszych rybaków przybrzeżnych z soli przemysłowej. Gdy dla połowów na Morzu Północnym bez trudu otrzymuje się około miliona kilogramów soli przemysłowej, to dla rybaków przybrzeżnych nie można dostać ani kilograma tej soli. Formalności, związane z uzyskaniem soli przemysłowej muszą być szybko załatwione, jeżeli chce się wykorzystać obecny sezon połowu.

KONIECZNOŚĆ ROZBUDOWY CHŁODNI RYBNEJ W GDYNI.

W roku bieżącym tak, jak i w latach poprzednich, zabrakło już miejsca w chłodni rybnej w Gdyni. Rybacy nie mogą wykorzystać swych możliwości a rybołówstwo dalekomorskie na Morzu Północnym nie może się rozwijać. A nie chodzi tu przecież o nadzwyczajne fundusze. Bo rozbudowa chłodni o dalsze dwa piętra była przewidziana od dawna. Tak samo domaga się rozbudowy produkcja lodu na cele rybołówstwa dalekomorskiego. Obecnie statki, wobec małej wydajności fabryki lodu, nie będą się mogły w lód zaopatrywać w Gdyni i będziemy płacili naszymi dewizami za lód kupowany w portach zagranicznych. Są to wszystko inwestycje kluczowe, bez których nie można myśleć o normalnej pracy innych działów rybołówstwa morskiego.

SPRZEDAŻ SKÓR DORSZY, POCHODZĄCYCH Z POLSKICH POŁOWÓW.

W tych dniach doszła do skutku po raz pierwszy sprzedaż skór z dorszy, które miała na składzie Chłodnia Rybna w Gdyni, jako odpadki przy produkcji filetów rybnych. — Sprzedano cały zapas 7.000 skór surowych z dorszy. Będą one przerobione na artykuły galanteryjne i na obuwie damskie. Skóra dorsza jest bardzo trwałą i daje się ładnie farbować na dowolny kolor.

„OBIAD ZA TRZYDZIEŚCI SIEDEM GROSZY“.

Pod takim tytułem wydał Morski Instytut Rybacki w Gdyni najnowsze przepisy przyrządzania potraw z ryb morskich. Na szesnastu stronach znajdzie każda gospodyni praktyczne przepisy smażenia i gotowania filetów rybnych. Wobec dużego nakładu cena broszury wynosi tylko dziesięć groszy za egzemplarz. Przepisy te mają szczególną wartość w czasie upalnego lata, kiedy ryba morska jako artykuł lekko strawny powinna znaleźć szerokie zastosowanie.

Przepisy nabyć można w Chłodni Rybnej w Gdyni oraz w każdym mieście w Polsce za pośrednictwem księgarni lub kiosków Ruchu.

TABOR POLSKIEJ FLOTY DLA POŁOWÓW DALEKOMORSKICH.

Polska flotylla dla połowów dalekomorskich liczy obecnie 23 statki rybackie, w tym 15 jednostek starszych i 5 nowych oraz 3 używane trawlery. Jeśli chodzi o przynależność taboru tego do poszczególnych przedsiębiorstw, towarzystwo „Mewa“ posiada 15 lugrów śledziowych, towarzystwo „Korab“ 3 lugry, towarzystwo „Delfin“ 2 lugry, a towarzystwo „Pomorze“ 3 trawlery rybackie.

Poza tym Morski Urząd Rybacki w Gdyni ogłosił ostatnio przetarg na budowę i dostawę trzech motorowych lugrów śledziowych, które powiększy tabor polskiej dalekomorskiej floty rybackiej.

PŁYNNOŚĆ ELEMENTU, ZATRUDNIONEGO W DALEKOMORSKIEJ FLOTYLLI RYBACKIEJ.

Kilkakrotnie już poruszony był problem przypadkowości w zatrudnianiu marynarzy — rybaków na naszych statkach dla połowów dalekomorskich, który najczęściej łączono z kwestią płynności tego elementu.

Dotychczas na polskich dalekomorskich statkach rybackich pracuje zaledwie połowa personelu polskiego, podczas gdy resztę stanowią wykwalifikowani rybacy holenderscy. Jest rzeczą ciekawą i charakterystyczną, że w skład personelu polskiego wchodzi zaledwie część rybaków z wybrzeża, poza tym spotyka się tu ludzi z rozmaitych dzielnic i zawodów, nie związanych zupełnie z fachem rybackim. — Rzecz zrozumiała, że musi to za sobą pociągać niekorzystne konsekwencje w formie płynności elementu, który nieprzyzwyczajony do trudnych warunków pracy na morzu, przy nadarzającej się sposobności uzyskania pracy gdzie indziej, przenosi się do innych zawodów.

Mimo więc poczynionych ze strony odnośnych czynników wysiłków przeciwdziałania temu zjawisku, kwestia racjonalnego szkolenia rybaków dalekomorskich oraz przyciągania do pracy w tym kierunku rybaków z zamiłowania jest zagadnieniem w dalszym ciągu otwartym.

Z poczynionych przez niektóre towarzypodatniejszym do tego rodzaju pracy elementem są rybacy z wybrzeża.
stwa dla połowów dalekomorskich doświadczeń okazuje się wszakże, że stosunkowo naj-

O SPRAWNIEJSZY TRANSPORT KOLEJOWY TOWARÓW RYBNYCH.

Jednym z najważniejszych składników handlu rybnego, to sprawny transport. Dotychczasowe nastawienie kolei naszych do przewozu tego artykułu spowodowało, że tam, gdzie to jest możliwe — przerzuca się handel na transport samochodowy. Z zainteresowanych kół handlu rybnego płyną w dalszym ciągu skargi na niedbałe obchodzenie się personelu kolejowego z towarem rybnym, a więc

uszkadzanie skrzyń, umieszczanie ich w nieodpowiednim miejscu, stawianie skrzyń na wąskiej podstawie zamiast na szerokiej, co powoduje niszczenie ryb itp. Przed załadowaniem ryb lub po ich wyładowaniu nie ma komu troszczyć się na kolei, aby towar zabrać z deszczu lub spod działania słońca. Niejednokrotnie zdarza się fakt ładowania przesyłki rybnej do niewłaściwego pociągu, co powoduje opóźnienie się transportu, jak również nieprzeładowania przesyłek rybnych na stacjach węzłowych z jednego pociągu na drugi, co tłumaczy kolej brakiem czasu, ludzi itp.

Wszystkie wymienione okoliczności sprawiają dużo niezadowolenia zarówno u wysyłających, jak i odbiorców towarów rybnych, narażając ich na straty materialne.

W interesie handlu i dalszego rozwoju polskiego rybołówstwa dalekomorskiego byłoby pożądane, aby bolączkami tymi zajęły się odnośne czynniki.

DLACZEGO POLSKA BECZKA JEST DROGA?

Ze sfer handlowo-przemysłowych zwracają uwagę na zbyt wysokie ceny, pobierane za beczki śledziowe, produkowane w Gdyni przez jedną z fabryk, prowadzoną przez znane towarzystwo dla połowów dalekomorskich. I tak obecnie płaci się za całą beczkę ok. zł 7,70, a za dwie połówki zł 10,40. Tymczasem w Anglii można dostać beczki śledziowe taniej, mimo, iż Anglia kupuje drogie drzewo w Norwegii i Szwecji i płaci wyższe stawki za robociznę. Wiadomo również, że jakość beczki angielskiej jest lepszą od beczki polskiej ze względu na pewne właściwości drzewa skandynawskiego.

Kronika zagraniczna

DUŃSKIE POŁOWY DALEKOMORSKIE.

W ciągu 5 miesięcy 1938 r. wywóz ryb, pochodzących z duńskich połowów dalekomorskich, wynosił 20,8 mil. kg, wartości 12.3 mil. koron.

DOBRE POŁOWY DORSZY U WYBRZEŻY GRENLANDII.

Połowy dorszy w zatokach zachodniej Grenlandii zostały już ukończone i wiele statków rybackich zwłaszcza norweskich znajduje się już w drodze powrotnej. Według informacyj rybaków, spotkanych w Aalesund, najlepsze wyniki dały połowy w pobliżu mielizny Bananowej opodal zachodnich wybrzeży Grenlandii.

SZKOCKIE POŁOWY ŚLEDZI I EKSPORT OD 1 STYCZNIA DO 6 SIERPNIA 1938 R.

Według oficjalnych danych Szkockiego Urzędu Rybackiego połowy śledzi w Szkocji w okresie od 1 I br. do 6 VIII br. wynoszą ogółem 593.058 crans (w 1937 roku — 493.648 crans), z tego na połowy zimowe (od 1 I do 31 III) przypada 100.198 crans, a na letnie (od 1 IV) — 492.860 crans. Z ogólnej ilości złowionych śledzi zasolono 406.140 beczek, a eksportowano 289.553 beczek (w 1937 r. — 235.197 beczek). Do powyższych cyfr należy dodać oddzielnie notowane połowy z terenu połowów w Clyde, gdzie zasolono w tym okresie ogółem 1.405 beczek i eksportowano 618 beczek (w roku 1937 — 11 beczek).

NIEMIECKIE POŁOWY ŚLEDZI W ROKU BIEŻĄCYM I W LATACH UBIEGŁYCH.

Według statystyki „Deutsche Heringshandelsgesellschaft“ ogólna ilość dowozu śledzi z połowów niemieckich do 4 VIII br. wynosi 152.644,5 kanties z 200 podróży — 170 statków.

W latach poprzednich dowozy wynosiły:
w 1937 r. — 277.034.5 kanties z 381 podróży 173 statkami,
w 1936 r. — 213.134,— kanties z 300 podróży 171 statkami
w 1935 r. — 177.403,5 kanties z 248 podróży 169 statkami,
w 1934 r. — 123.405,5 kanties z 186 podróży 169 statkami,
w 1933 r. — 87.085,— kanties z 171 podróży 148 statkami.

POŁOWY ŚLEDZI KRAJÓW PÓŁNOCNO-EUROPEJSKICH W ROKU 1937.

Według zebranych i opublikowanych danych statystycznych, połowy śledzi krajów północno-europejskich w roku 1937 przedstawiają się następująco:

Norwegia	— 650 tysięcy ton
Anglia	— 379 tysięcy ton
Niemcy	— 150 tysięcy ton
Holandia	— 87 tysięcy ton
Szwecja	— 50 tysięcy ton
Francja	— 49 tysięcy ton
Dania	— 16 tysięcy ton
Belgia	— 14 tysięcy ton
inne kraje północnej Europy	— 90 tysięcy ton
razem	1.485 tysięcy ton

Jeśli chodzi o własne połowy dalekomorskie śledzi Polski, wyniosły one w roku 1937 ogółem 8.182 ton. Cyfra ta objęta została wymienioną w zestawieniu grupą — inne kraje.

KSZTAŁTOWANIE SIĘ CEN SZPROTÓW NA RYNKACH ZBYTU EUROPY.

Połowy szprotów oraz wyniki badań nad szprotem omawia wydana przez angielskie Ministerstwo Rolnictwa i Rybołówstwa książka p. t. „Szproty i rybołówstwo szprotowe w Anglii“. Między innymi zawiera ona ciekawą tablicę, dotyczącą cen szprota w różnych krajach od 1903 r. do 1933. Z tabeli tej wynika, że średnie ceny szprotów w Polsce w 1933 r. (ostatni w tej tabeli), wynoszące za kilogram 0,6 sh są prawie najniższe spośród wymienionych 14 krajów europejskich. Niższe o 0.1 sh są tylko ceny notowane w Szkocji w tym roku. Do najwyższych natomiast należą ceny szprotów w Szwecji, których średnia za ten rok (za kg) wynosi 0,34 sh. Średnia cena szprota wszystkich 14 krajów wynosi 0,13 sh za kg.

ZAKAZ WYWOZU TOWARÓW RYBNYCH Z NIEMIEC DO B. AUSTRII.

Związek niemieckiej gospodarki rybnej (Hauptvereinigung der deutschen Fischwirtschaft) zarządzeniem z dnia 20 lipca 1938 r. z natychmiastową ważnością. wstrzymał wszelkie dostawy towarów przemysłu rybnego z Rzeszy na teren dawniejszej Austrii. Zakaz dostaw nie obejmuje tylko towarów rybnych wędzonych.

Zarządzenie to wydane zostało dla ochrony przemysłu austriackiego, przy czym tłumaczone jest różnicą smaku między niemieckimi a austriackimi wyrobami rybnymi.

ZBYT NORWESKIEJ MĄCZKI RYBNEJ.

Donoszą z Stavanger, że ogólna roczna produkcja mączki śledziowej, wynosząca 100 tysięcy worków o wartości 2—2,5 mil. kor. jest prawie że wyprzedana. W roku bieżącym zwiększył się zbyt mączki w samej Norwegii, a ceny się poprawiły. Natomiast ceny tranu śledziowego znacznie spadły z 43 oere za kg w roku zeszłym, na 23—24 oere.

NOWY PORT RYBACKI SKULTE NA ŁOTWIE.

Na wybrzeżu łotewskim w odległości około 50 km od ujścia Dźwiny przystąpiono w miejscowości Skulte do budowy portu, który będzie służył celom rybołówstwa oraz przeładunkom towarów w żegludze przybrzeżnej.

HOLENDRZY W NIEMIECKIEJ DALEKOMORSKIEJ FLOCIE RYBACKIEJ.

W związku z intensywnie prowadzoną rozbudową niemieckiej floty rybackiej, zabrakło w Niemczech marynarzy-rybaków, których sprowadza się z zagranicy. Władze niemieckie udzieliły ostatnio zezwolenia na zatrudnienie 400 Holendrów na niemieckich statkach do połowów dalekomorskich. Część z tych marynarzy-rybaków przybyła już do Niemiec i została rozdzielona na statki rybackie. Angażowanie rybaków holenderskich przez niemieckie towarzystwa dla połowów śledzi uzasadnione jest względami ściśle praktycznymi, gdyż Holendrzy są specjalistami w tym zakresie pracy. Należy zaznaczyć, że połowę załóg polskich dalekomorskich statków rybackich stanowią również rybacy holenderscy.

UBODZY W DANII BĘDĄ OTRZYMYWALI RYBY W FORMIE ZAPOMOGI SPOŁECZNEJ.

W celu zwiększenia zbytu ryb w Danii, Duński Związek Zrzeszeń Rybackich zwrócił się do Rządu o wydawanie kart na artykuły rybne na wzór kart mięsnych, wydawanych ubogim z funduszów publicznych. Wydatek na ten cel przewiduje kwotę około 2 mil. kor.

MIĘDZYNARODOWE POROZUMIENIE W SPRAWIE SPRZEDAŻY TRANU WIELORYBIEGO.

Według wiadomości nadeszłych z Norwegii, towarzystwa dla połowów wielorybów, przeprowadzają między sobą rozmowy w sprawie unormowania warunków sprzedaży i rynku zbytu dla tranu, pochodzącego z sezonu 1938/39. Rokowania, w których obok norweskich towarzystw biorą także udział towarzystwa zagraniczne, odbywają się w mieście Sandefjord.

W rokowaniach tych powstrzymywały się od wzięcia udziału angielskie towarzystwo Unilever Trust oraz japońskie towarzystwa dla połowów wielorybów obok kilku mniejszych producentów tranu w Europie.

PROPAGANDA SPOŻYCIA RYB W NIEMCZECH I ANGLII.

Jak wiadomo Niemcy prowadzą w ostatnich czasach dużą propagandę, zmierzającą do zwiększenia spożycia ryb morskich, które według przewidywań planu czteroletniego ma wzrosnąć do 20 kg na głowę rocznie. Połowy bowiem wzrosły w ostatnich latach (1928-1937) o ca 250%, gdy tymczasem spożycie tylko o 40%.

Równocześnie prowadzona jest w Anglii propaganda, mająca na celu przede wszystkim zwiększenie spożycia śledzi. Jest to spowodowane częściowo rozbudową niemieckiej floty śledziowej i uniezależnieniem się Niemców od angielskich dostawców, dla których Niemcy stanowiły poważny rynek zbytu.

Dodać należy, że w przeciwieństwie do Niemiec, śledź w Anglii nie jest tak popularny i znaczna liczba ludności w centrum Wielkiej Brytanii śledzi nie spożywa. Toteż duże pole działalności znajduje specjalnie stworzona „Rada Śledziowa“, której akcja już w drugim roku pracy dała duże wyniki. Mianowicie spożycie śledzi wzrosło w ostatnim roku do 596.000 beczek (w tym około 93.000 beczek śledzi norweskich na konserwy). Ogółem spożycie śledzi w Wielkiej Brytanii w ubiegłym roku wynosiło ca 300 milionów sztuk.

PROPAGANDA KONSUMCJI ŚLEDZI ZA POMOCĄ FILMU.

Duże usługi propagandzie spożycia ryb oddaje w Niemczech film naukowy „Silbersegen des Meeres“ (srebrzysty dar morza), wykonany w roku ubiegłym dla „Deutsche Heringshandels-Gesellschaft“, który został krótko po ukazaniu się na ekranach nabyty przez dwa urzędy Rzeszy, a mianowicie „Reichsstelle für den Unterrichtsfilm“ i „Reichsfischwerbung“. Film w postaci skróconej puszczono obecnie w obieg, jako film propagandowy oraz udźwiękowiony. W kwalifikacji filmu określono go urzędowo jako film „kształcąco-społeczny“ i „film naukowy“.

Byłoby rzeczą pożądaną, aby tego rodzaju propagandę rybołówstwa dalekomorskiego zastosowano również u nas przez przygotowanie odpowiedniego filmu z połowów dalekomorskich polskich towarzystw dla połowu śledzi i innych ryb morskich.

Kronika

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH.

W handlu hurtowym towarów kolonialnych panuje prawie zupełny spokój. Jest to zrozumiałe ze względu na okres letni i wakacyjny. Transakcje są dokonywane jedynie w sporadycznych wypadkach i na drobne ilości poszczególnych gatunków towarów. Natomiast w działach zakupu towarów za granicą, działalność poszczególnych firm jest ożywiona. Każdy importer stara się o ile możności wykorzystać koniunkturę zakupu. Intensywnie pracują również agenci firm zagranicznych, którzy prawie codziennie odwiedzają importerów i starają się sprzedać ten czy inny towar kolonialny.

Kawa surowa: W handlu kawą surową 2.113 klatek śliwek świeżych włoskich, które sytuacja bez zmiany. Zainteresowanie odbiorców krajowych w dalszym ciągu słabe, wobec czego sprzedaż kawy ma charakter niestały. Ceny na kawy niebieskie utrzymane są na poziomie cen poprzednich. Tendencja na kawy brazylijskie jest mocniejsza, niż w poprzednim okresie z uwagi na zwyżkę cen w Brazylii. Na rynkach zagranicznych tendencja stała.

Herbata: W handlu herbatą ruch słaby. Podaż herbaty w dalszym ciągu większa od popytu. Ceny wahają się w granicach cen poprzedniego okresu sprawozdawczego.

Obroty tranzytowe na rynkach zagranicznych słabe. Ceny chwiejne. Herbaty cejlońskie oferowane są cif Gdynia za skrzynkę po sh. 1/3—3/4 zależnie od gatunku i ilości, herbaty indyjskie np. Travancore po sh. 1/3—1/6.

Korzenie: Tendencja na pieprz czarny w dalszym ciągu mocna. Importerzy nie śpieszą się ze sprzedażą tego artykułu. Ceny zwyżkowały w stosunku do poprzedniego okresu o 5 groszy na kg. Zbyt pieprzu białego, cynamonów i ziela angielskiego słaby. Ceny utrzymane na poprzednim poziomie.

Owoce suszone: Na rynkach załadowania tendencja na poszczególne owoce suszone jest dość mocna, jakkolwiek w niektórych krajach zapowiedziany jest dobry urodzaj owoców. Niektóre owoce jak np. sułtanki tureckie mają tendencję zwyżkową. Zwyżkowały również w zakupie śliwki amerykańskie i pestki morelowe o kilka procent.

NOWY TRANSPORT POMARAŃCZ Z MOSAMBIQUE.

W końcu bież. miesiąca spodziewany jest nowy transport pomarańcz z kolonij portugalskich, który nadejdzie do Gdyni pomiędzy 25 a 31 sierpnia. Ogółem nadejść ma w tym czasie do Gdyni pomarańcz z Mosambique ok. 2 tys. skrzyń. Cyfra ta jest zdaniem naszym nieco przeholowana, gdyż jak nam wiadomo, z Afryki Portugalskiej (Mosambique) nadejdą do Europy tylko niewielkie ilości pomarańcz, w tym w dniu 17 bm. do Londynu — 250 skrz. grapefruitów i 110 skrzyń pomarańcz. W dniu 20 bm. oczekiwany jest w Londynie statek „Llanstephan Castle" z transportem 4.165 skrz. grapefruitów i 4.000 skrzyń pomarańcz.

NOWY ZAKŁAD USZLACHETNIANIA ŚLIWEK W GDYNI.

W najbliższym czasie powstanie w Gdyni nowa fabryka dla uszlachetniania śliwek amerykańskich. Fabryka ta zorganizowana zostanie przez kupców rdzennie polskich, którzy pracują nad tym zagadnieniem już od dłuższego czasu.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 2 sierpnia br. nadszedł do Gdyni ss „Chorzów" z transportem 6.732 kg herbaty z przeładunku w Rotterdamie.

ss „Velocitas" przywiózł dnia 5 sierpnia z Rotterdamu ładunek bananów dla dojrzewalni gdyńskich.

Dnia 7 sierpnia przybył do Gdyni z Londynu ss „Lech" i wyładował 11.660 kg herbaty oraz 1.594 kg kawy.

Dnia 9 sierpnia nadszedł dalszy transport herbaty z Rotterdamu w ilości 1.164 kg na ss „Hel".

ss „Wiborg" przybył do portu gdyńskiego dnia 11 sierpnia z ładunkiem 84.500 kg bananów.

Dnia 12 sierpnia wyładował w porcie gdyńskim ss „Vikingland" 177 worków — 14.160 kg orzechów łuszczonych.

Również dnia 12 sierpnia nadszedł na ss „Sicilia" do Gdyni transport 3.800 skrzyń cytryn włoskich, z których 300 skrzyń przeznaczonych jest dla Gdańska.

Najbliższy transport bananów spodziewany jest w Gdyni dnia 18 względnie 19 sierpnia na ss „Wiborg".

Dalszy transport cytryn nadejdzie do portu gdyńskiego dnia 21 sierpnia na ss „Scandinavia".

Dnia 24 sierpnia ma nadejść do Gdyni ss „Gottland" z ładunkiem owoców suszonych.

Następny transport cytryn włoskich spodziewany jest w Gdyni dnia 24 sierpnia na ss „Lechistan".

Dnia 24 sierpnia ma przybyć do portu gdyńskiego ss „Pułaski" z ładunkiem kawy.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 29 lipca do 12 sierpnia przedsiębiorstwa aukcyjne urządziły łącznie 10 przetargów.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 29 lipca aukcję, wystawiając:

1.000 klatek winogron holenderskich — sprzedano: 1.000 kl. w cenie 10—12 zł za klatkę

6.000 klatek śliwek śwież. włoskich — sprzedano: 6.000 kl. w cenie 75—81 gr za 1 kg

Na aukcję w dniu 1 sierpnia wystawiono:

2.130 klatek śliwek włoskich śwież. — sprzedano: 2.130 kl. w cenie 75 groszy za 1 kg

Dnia 3 sierpnia wystawiono do przetargu:

116 skrzyń pomarańcz z Mosambique — sprzedano: 116 skrz. w cenie 1,40—1,50 zł za kg

Cena była niska ze względu na zły stan towaru.

Na aukcji dnia 5 sierpnia wystawiono:

5.985 klatek śliwek włoskich św. — sprzedano: szystko w cenie 74—76 gr za 1 kg.

Na aukcji w dniu 12 sierpnia wystawiono:

6.300 klatek śliwek włoskich — sprzedano: 6.300 kl. w cenie 72—75 groszy za 1 kg

900 klatek winogron holenderskich — sprzedano: 900 kl. w cenie 9,50—12,50 zł za klatkę.

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 29 lipca aukcję, wystawiając:

w całości sprzedano po 1 zł za kg gatunek pierwszy, gat. drugi po 90 gr za 1 kg

200 klatek winogron holenderskich — sprzedano wszystko w cenie 11,50 zł za klatkę

300 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 200 skrzyń w cenie 77—78 zł para.

W dniu 1 sierpnia wystawiono do przetargu:

100 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: wszystko w cenie 39 zł za skrzynię

956 klatek śliwek włoskich — sprzedano wszystko w cenie 1 zł gat. 1, 90 gr gat. 2 za kg

Na aukcji w dniu 3 sierpnia wystawiono:

1.181 klatek śliwek włoskich — sprzedano wszystko w cenie 95 gr za 1 kg

200 skrzyń winogron holenderskich — sprzedano wszystko w cenie 12,50—12,75 zł za klatkę,

186 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano 105 skrzyń w cenie 34,50—39 zł za skrzynię

Dnia 4 sierpnia wystawiono do przetargu:

1.881 klatek śliwek włoskich — sprzedano wszystko w cenie 85—93 gr za 1 kg

414 klatek brzoskwiń włoskich — sprzedano 265 klatek w cenie 2,30 zł za 1 kg

81 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano wszystko w cenie 41 zł za skrzynię.

Dnia 9 sierpnia wystawiono na aukcji:

1.016 klatek śliwek włoskich II gat. — sprzedano wszystko w cenie 80—85 gr za 1 kg

2.303 klatek śliwek włoskich I gat. — sprzedano wszystko w cenie 90 gr za 1 kg

1.300 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano wszystko w cenie 36,50—45 zł za skrzynię

400 klatek winogron holenderskich — sprzedano wszystko w cenie 12,50—13,50 zł za kl.

20 worków rodzynek cypryjskich — sprzedano wszystko w cenie 1,30 zł za 1 kg.

OWOCE SUSZONE I ORZECHY Z TURCJI.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarządziło, aby zawiadomienia o opłatach manipulacyjnych na owoce suszone i orzechy z Turcji były wystawiane z 6-tygodniowym terminem do wniesienia tych opłat a nie 3-tygodniowym, jak to było dotychczas.

Kronika zagraniczna

MIĘDZYNARODOWY RYNEK PRODUKCJI I HANDLU KAWĄ ORAZ HERBATĄ.

K a w a.

El Salvador eksportował w pierwszych siedmiu miesiącach sezonu zbiorów 576.389 worków (744.407 w ubiegłym roku za ten sam okres).

Guatemala wysłała pomiędzy 1 września i 9 czerwca 873.907 quintali (925.743 w sezonie 1936/37).

Nicaragua załadowała około 165.000 do 180.000 worków 70-kilowych. Widoki na nowe zbiory dobre, określają je na ca 225.000 worków.

Costa Rica eksportowała ze zbiorów 1937/38 r. aż do 15 maja br. 332.909 worków, tj. 27.584 worków mniej, aniżeli ostatnio.

Venezuela szacuje zbiory sezonu 1938/39 r. ok. 500.000 do 600.000 worków, tj. 50% mniej, aniżeli przyniosły ostatnie zbiory.

Haiti załadowała do maja br. 17.900.000 kg w porównaniu do 21.000.000 kg w ubiegłym sezonie.

Cuba eksportowała w pierwszych czterech miesiącach br. 1.197.759 kg, z czego 916.413 kg do Stanów Zjednoczonych, 105.381 kg do Czechosłowacji. Na Cubie znajduje się 8.041 plantacyj kawy.

Brazylia szacuje zbiory 1938/39 roku na 21.873.000 worków. W sezonie 1937/38 produkowała 25.462.000, tj. 14% więcej, aniżeli obecnie. Brazylia eksportowała aż do końca czerwca br. 15.093.000 worków, co oznacza wzrost 1.542.000 czyli 11,4% więcej, aniżeli w sezonie 1936/37. Są to wyniki nowej polityki kawowej, która miała swój początek w listopadzie ub. r. Oficjalnie szacuje się sprzedaż w nowym sezonie na 18.000.000 do 20.000.000 worków, począwszy od 1 lipca br.

Kawowe biuro statystyczne Costa Rici donosi, że eksportowano pomiędzy październikiem ub. r. i kwietniem br. do Polski 11.000 kg kawy, do Anglii 9.743.657 kg, do Niemiec 6.028.455 kg.

Jak donosi „New York Times“, w Rosji Sowieckiej sprzedaje się przeciętnie ½ kg kawy za 24 ruble, lub 5 dolarów. Ponieważ przeciętnie robotnik zarabia 46 dolarów miesięcznie, pół kila kawy palonej stanowi trzy dni pracy.

Notowania nowojorskie:
w cts. USA.

	Lipiec 7	Czerwiec 15
Brazylia:		
Santos 4 C&F	6.30—6.90	6.45—6.75
Rio 7/8 C&F	4.20	4.25
Jawa Robusta washed C&F	6.—	5.90
Maracaibo Trujillo	6.5	6.—
Maracaibo Cucuta washed	10.75—11.25	10.25—10.5
La Guayra Caracas washed	9.75—10.—	9.5
Colombia:		
Bogota Good Washed	10.5/8	9.5/8
Manizales Excelso	10.7/8	9.7/8
Medellin Excelso	11.5	10.3/8
Guatemala Good washed	9.5	8.5
San Salvador washed firsts	10.5	9.5
Mexico:		
Cordoba washed	10.25	9.5
Tapachula	9.25—10.25	8.3/3—9.25
Coatepec	10.75—11.—	10.75

Herbata:

Na skutek stanu wojennego Chiny eksportowały w okresie między styczniem i lutym br. 7.770.000 lbs, w porównaniu do 20.130.000 lb w tym samym czasie 1937 r.

Japonia eksportowała aż do końca kwietnia br. 50.635.473 lbs., tj. o 12.000.000 lbs więcej, aniżeli w sezonie 1936/37. Zielonej herbaty eksportowano 37.500.000 lbs, czarnej — 13.000.000. Rosja zakupiła tam razem 11.500.000 lbs zielonej herbaty.

W sezonie 1937/38 eksportowano ogółem 872.917.000 lbs (833.111.000 w ubiegłym sezonie). Konsumcja światowa herbaty wynosiła 838.681.000 lbs.

A. Wiatrak.

NIEKORZYSTNE ZBIORY SUŁTANEK W TURCJI.

Eksporterzy sułtanek tureckich informują, że wskutek niesprzyjającej pogody, zbiory sułtanek w Turcji nie będą się przedstawiały tak, jak poprzednio przewidywano. Niepogoda a w niektórych okręgach posucha miały wyrządzić duże szkody w plantacjach tak, że zbiory będą prawdopodobnie znacznie mniejsze od zbiorów w ubiegłym roku. Zapasy z ubiegłego roku zostały w całości wyprzedane.

Ponieważ zapotrzebowanie na sułtanki tureckie w roku bieżącym wzrosło, eksporterzy podnieśli ostatnio ceny sprzedaży o 1,5 do 2 funtów tureckich na 100 kg. Do wzrostu cen przyczyniły się w głównej mierze Niemcy, które zawarły specjalną umowę z Turcją na odbiór większych ilości sułtanek.

BANANY JAKO ŚRODEK ODŻYWCZY.

W Polsce wiemy jeszcze bardzo mało o bananach, jako o owocu bardzo pożywnym i popularnym w innych krajach europejskich i zamorskich. Artykuł ten pochodzi z Chin. Poprzez Afrykę i Oceanię dostał się do Indyj Zachodnich, a obecnie produkowany jest w następujących krajach: Zachodnie Indie, Brazylia, Wyspy Kanaryjskie, Afryka Równikowa, Chiny i wszystkie inne kraje tropikalne lub subtropikalne. Drzewo bananowe jest zielonkowate, głównie dwu- do trzyroczne, do 9 m wysokie, o olbrzymich liściach dochodzących do 6 m długości. Owoc podobny do ogórków, lekko trójkanciasty i gładki, łodyga włóknista. Największy rozwój produkcji bananów datuje się od ostatnich wojen w poszczególnych krajach produkcji i od czasów wojny światowej. Od tego czasu bowiem, metody produkcji zostały znacznie ulepszone i banany, jako artykuł odżywczy zajmują obecnie dość dużą pozycję w odżywianiu się człowieka i są konsumowane przez miliony ludzi, także w krajach o łagodnym klimacie. Plantacje bananowe pospolitych gatunków znajdują się we wszystkich tropikalnych krajach świata i powstały z różnych gatunków korzeni. Plantacje jadalnych bananów, tak zwanych handlowych, wyprodukowane zostały z 2 gatunków korzeni (bulw bananowych), mianowicie: Musa sapientum, hodowane: w Zachodnich Indiach i tropikalnych krajach Ameryki, oraz Musa cavendish, hodowane na Wyspach Kanaryjskich, w Afryce, Fiji (Queensland) w Południowych rejonach krajów Śródziemnomorskich oraz Somali włoskiej. Uprawa bananów jest w poszczególnych krajach różna i dlatego też banany mają różne nazwy. Na rynkach europejskich znane są głównie banany zachodnio - indyjskie, kameruńskie, kanaryjskie a ostatnio i z Somali włoskiej.

W światowej konsumcji owoców, banany są na trzecim miejscu, tj. po jabłkach, pomarańczach i mandarynkach. Pierwsze miejsce zajmują jabłka, przy czym najpoważniejszym rynkiem handlowym jest Wielka Brytania, która odbiera np. z Dominiów i U. S. A. około 91% eksportu, z Kanady około 88%, a z Australii około 49% zbiorów. Rynek ten jest w ogóle najgłówniejszym rynkiem dla wszystkich owoców tak południowych, jako też innych.

Import bananów do krajów europejskich wzrósł w roku ubiegłym w stosunku do 1936 r. o 54.953 ton, a w stosunku do 1935 r. o 95.062 t. Cyfrowo przedstawiał się on następująco: w 1937 roku — 757.491 ton, 1936 — 702.538 ton, 1935 — r. — 662.429 ton. Cyfry te świadczą dobitnie, że konsumcja bananów w Europie wzrasta z roku na rok; to samo ma miejsce w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, które konsumują jako takie o około 50% więcej bananów od Europy . Wzrost importu bananów w U. S. A. wynosił w 1937 r. w stosunku do importu w 1936 r. ca 41.000 ton, a w stosunku do 1935 r. ca 97.000 ton.

W Europie najwięcej bananów konsumuje Wielka Brytania, Francja i Niemcy. Kraje te odebrały w roku 1937 prawie 90% całego importu bananów do Europy. Wielka Brytania importowała w 1937 roku 328.608 ton. a w 1936 roku 298.664 ton, Francja — 173.759 ton w 1936

roku — 171.766 ton, Niemcy — 143.836 ton a w 1936 r. — 123.743 tony, Italia — 21.945 ton, a w 1936 r. — 19.055 ton, Szwecja — 11.630 t., a w 1936 r. — 9.916 ton, Norwegia — 7.839 ton, a w 1936 r. — 6.571 ton, Irlandia — 6.435 ton, a w 1936 r. — 5.904 tony, Dania — 4.021 ton, a w 1936 r. około 3.100 ton. Zwiększył się również import bananów w Austrii, Czechosłowacji i Finlandii. W Polsce natomiast import zmniejszył się o 21 ton w stosunku do 1936 r., tj. wynosił w 1937 r. — 1.934 tony. Szczegółowe dane o imporcie bananów w krajach europejskich za poprzednie lata podaliśmy w Nr. 14 „Biuletynu" z dnia 31 lipca 1937 r.

EKSPORT OWOCÓW ŚWIEŻYCH I SUSZONYCH Z ITALII W ROKU BIEŻĄCYM.

Dane statystyczne eksportu włoskiego w pierwszym półroczu br. wykazują dotychczasowy stan eksportu za zadawalający. Wprawdzie ilościowo jest on słabszy od eksportu w roku 1937, wartościowo jednak jest lepszy, dotyczy to zwłaszcza eksportu jarzyn, pomarańcz i mandarynek. Dla porównania podajemy niżej dane za rok 1937 i pierwszą połowę 1938 roku:

	1938		1937	
	q	lirów	q	lirów
jarzyny	940 122	92 952 000	1.094 440	78 704 000
kartofle	922 710	66 417.000	1.048.800	62.365 000
pomar. i mandar.	1 224.211	194 202 000	1.252 633	176.163 000
cytryny	1.130 707	162 093 000	1 174.085	179.782 000
inne owoce świeże	265 244	58 731 000	250 971	50.232 000
migdały	95.643	113 269 000	85 628	102 909 000
orzechy	13.844	9.632 000	22.085	18 028 000

Mniejszy ilościowo eksport w pierwszym półroczu br. dał w stosunku do innych państw dobre wyniki. Panujące bowiem prawie w całej środkowej i południowej Europie mrozy wpłynęły na spadek ogólno-europejskiego eksportu owoców.